

المرفأ مشلول بإحراق ٢٠ مليون سنوياً كلفتة ازدحام البواخر على المستهلك اللبناني

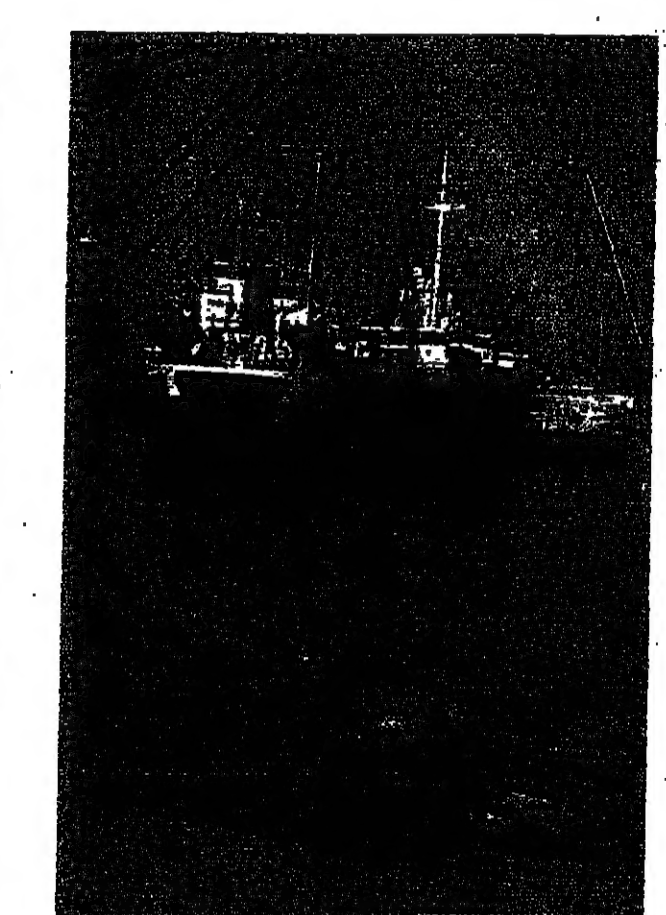
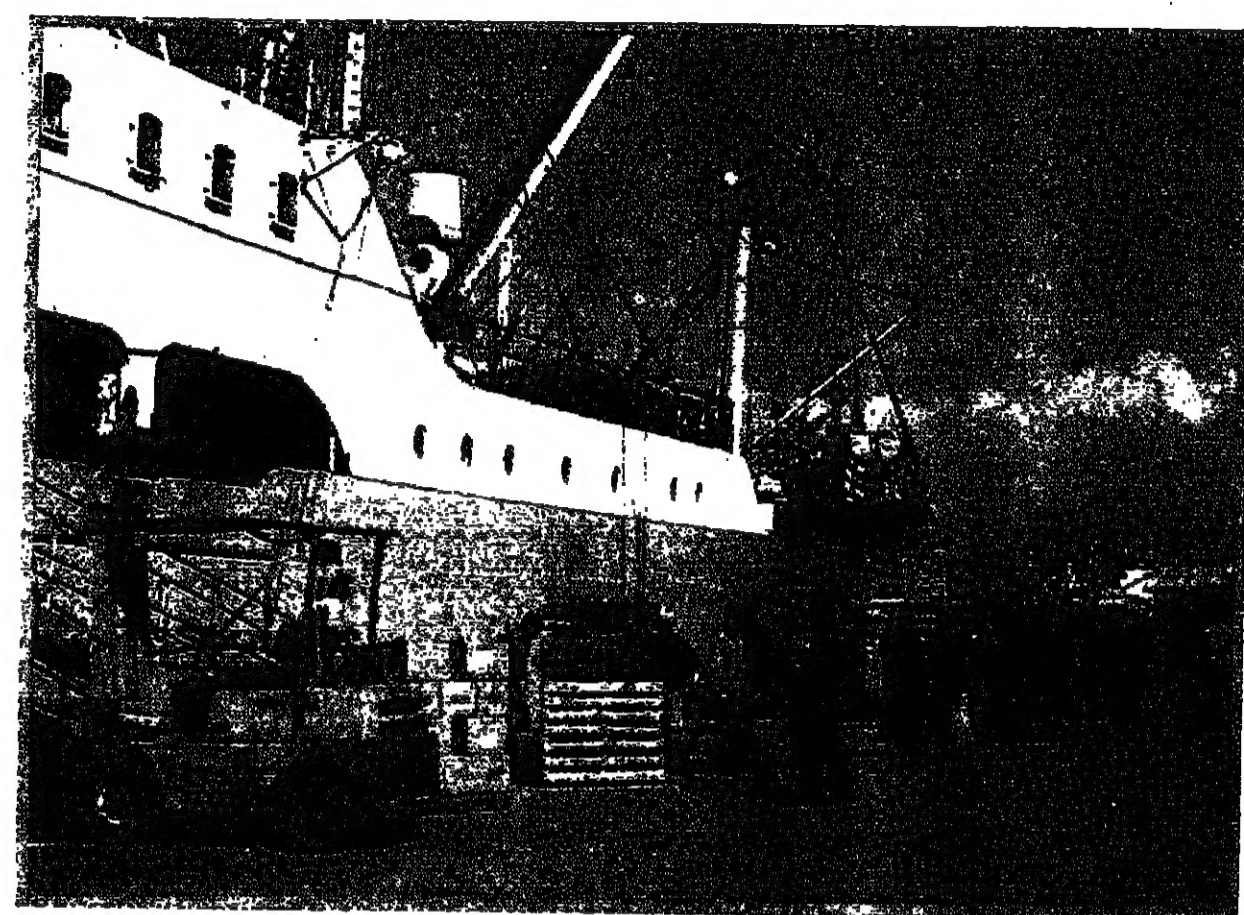
حكم العالم الرابع

من مؤثر دول عدم الانحياز في الجزائر التي مؤثر القوة الإسلامية في لاهور أصغر طلبة تغيرت خلالها خريطة العالم الثالث.

وأبرز ما في هذه التغيرات أن العالم الثالث أصبح عالمين: عالم ثالثاً مشلولاً إلى حظيرة العالم الثاني الصناعي والمتقدم، وعالم آخر مهدد بالسقوط إلى مرتبة «العالم الرابع».

العالم الثالث الميسور يتألف من نحو ١٥ دولة غنية، ونسبة أغلبيةها ناطقة وعربية، تضم نحو ١٠٠ مليون نسمة، وتتميز بوارد طبيعية ضخمة ونسبة سكانية ضئيلة أو معدومة. والعالم الثالث المعدوم يزيد على ٣٠ دولة فقيرة، بكثرتها أفريقية وآسيوية وأميركية جنوبية، ويبلغ عدد سكانها ٩٠٠ مليون نسمة، موارد الطبيعية شحيحة ونسبهم السكانية مرتفعة.

خريطة العالم الثالث أصبحت متغيرة وقد تصبح متناقضة في غياب مبادرة تضامن عالمية توظف احتياط الغنى لمحو احتياط الفقر. ننسح العالم الثالث اغتشى وأصبح عالم ثالثاً أو كاد. وثلك العالم الثالث اغتضى وأصبح عالم رابعاً أو كاد. والباقيون يتراجعون بين الاثنين وبينهم لبنان.



يواجه المرفأ في بيروت مخزن هو تحول منذ أواخر فترة السويس في العام ١٩٦٧ إلى مرفأ للعبادة. ذلك أن الترام التي كانت في المنطقة زادت أعباءه في الوقت الذي لم يلق الاهتمام الكافي من المسؤولين من مفراته، ولحق «الزحل الجريش» وكشف طريق محدود التحايل أن نصف ممتلكات المرفأ غير صالحة وأن غابرة عاجزة من استيعاب البضائع التي تتوجه إليه. وهناك العاملان الإضافيان إلى البؤس في أعمال المرفأ: أديا إلى ازدحام المرفأ بالبواخر على نحو عظيم عرقلة أي حركة في العالم. وأبرز تمار هذا الازدحام أقام شركات بلاطة على امتداد جدران المرفأ، وبسبب هذا ازدحام المرفأ بالبواخر التي لا يمكن أن تترك في المرفأ أكثر من ٢٤ ساعة. وهذا الازدحام الذي يبرز من غير أن تكون روجوها في أوقات محددة تكون الممتلكات رطبت بها سواء لتتروى بمراهم الحرق في طريق العودة وتتراكم بالشوارع أو تصير في أوكاف المرفأ التي مركز الانطلاق والتفريق بحفلات جديدة، وتقفوا وتنتظر امتنا بين ١٥ و ٢٥ يوما حتى يبحر دورها وتفرغ حمولتها في بيروت، ويكفها مثل هذا انتظار بين ٢٠ و ٤٠ ليلة يومية تفقد طاقمها ونابغها بالتربح الفاتك الذي يصيبها من جراء التأخير.

لماذا يفعل الحكم كي لا يستط لبنان إلى صف العالم الرابع؟ سؤال مزعج ومقلق، ولكن لا يفر من طرحه من جانبنا والأجوبة منه من المسؤولين. ومما يكن الجواب فان البديهيات تفرض نفسها ومنها انتتان:

أولاً: لا يمكن بعد اليوم الحكم بالتقسيم. المطلوب العرب والعالم البحر المتوسطي بامتداديه الأوروبي والأميركي. ثانياً: لا يمكن بعد اليوم الحكم بالعمى: مسؤولون من دون برنامج واضح في بلد مجهول الواقع مع مواطنين في شياخ وحده أصلاح سياسي بحسب المستقبل قادر على وقف انحدار لبنان نحو العالم الرابع. كرم بقرافوني

المؤشر: سيف الاسعار قطع نصف زيادة الاجور

٢٣.٨٪ زادت الاسعار في ١٢ شهراً

في مقابل ٢٧.٣٪ في ١٢ شهراً ٧٢ - ٧٤



فلو الاسعار لم يهدأ في الشهر الماضي، والرقم الأخير، التي اضعها مديرية الإحصاء المركزي، جاءت تؤكد استمرار استغلال الاتجاه التضاعدي لمركبة الاسعار. وفخل الشهر الأول من السنة الحالية ارتفع مؤشر الاسعار الرسمي بنسبة ٤.٦٪ في المئة، ووصل إلى ١٣٢.٠ في غضون ١٢ شهراً، وبين نهاية عام ١٩٧٢ والشهر الأول من السنة الحالية، أي بنسبة ٢٧.٣ في المئة. أما ارتفاع الاسعار خلال الـ ١٢ شهراً الأخيرة بنسبة تزيد على ارتفاعها خلال السنوات الست الماضية.

وخطورة هذه الرقائ تتجلى، ليس في كونها تعكس ارتفاع اسعار المواد الغذائية فحسب بل في كونها تؤكد، في الوقت ذاته، ارتفاع وتائر نمو هذه الاسعار، أي أن الجلي ارتفاعي اسعار المنتجات الغذائية أخذ في الاستفحال والخط البياني، المجرى عن حركة تطورها، اتخذ وجهة تضاعفية من الصعب لبعها في وقت قريب (انظر إلى الرسم).

والشكك في أن الاسعار، متى ارتفعت، لا تعود إلى مستوياتها السابقة، إلا في حالات استثنائية، لأن الاسعار في طبيعتها غير مرعفي اتجاه انخفاضي، وكل ارتفاع في الاسعار يولد، في شكل آلي، ارتفاعاً آخر ينتج عن ذلك تراكم في الارتفاعات، وينسج التوازن المفسود بين الأهداف الاقتصادية والاجتماعية، ويعمل في شكل جبري لمط الاستهلاك المتبع.

وارتفاع الاسعار لم يقتصر على السلع الغذائية ومعداتها، إنما شمل مختلف القطاعات الأخرى. ويستدل من ارقام مديرية الإحصاء على أن مؤشر اسعار الملابس واليهان ارتفع في سنة واحدة، بين كانون الثاني ١٩٧٢ وكانون الثاني ١٩٧٤ بنسبة ١٢.٤ في المئة. أما كلفة النقل، التي لم ترتفع خلال ٦ سنوات (بين ١٩٦٢ و ١٩٧٢) إلا بنسبة ٧.٢ في المئة، فانها سجلت ارتفاعاً كبيراً قدره ١٢.٢ في المئة في سنة واحدة بين الشهر الأول من ١٩٧٢ والشهر الأول من ١٩٧٤.

وتطابق يؤدي استمرار ارتفاع مؤشرات الاسعار إلى عدم توازن نفقات المواطنين وموارهم. والارتفاع الذي طرأ في كانون الثاني الماضي «اجيش» زيادة الاجور التي حصل عليها العمال والاهراء في بداية السنة الحالية، وبمعنا تدهورت القوة الشرائية للعمال ولذوي الدخل المحدود، فخلل أ شهر كامل بين ايدوا كانون الأول الماضي، جاء قرار زيادة الاجور بنسبة ١٠ في المئة متهورا ولا يعوض حقيقة الارتفاع الذي اصاب الاسعار كلها، بما فيها كلفة التعليم والسكن والطبابة وغيرها.

لكن تدهور الأوضاع لم يعوق عند هذا الحد، وجاء ارتفاع مؤشر الاسعار في كانون الثاني ١٩٧٤، في شهر واحد، نحو نصف الزيادة التي أقرها اسعار الدولة تحت ضغط الحركيين العمالية والشعبية. وإذا استمرت الاسعار في معدلات ارتفاعها الراهنة فانها ستتمو زيادة التضخم في المئة في غضون شهرين أو ثلاثة أشهر على الأكثر. والأخطر هو أنه في حال استمرار هذا الارتفاع حتى نهاية السنة فان الفلج سيقتضي على ٥٠ و ٦٠ في المئة من القوة الشرائية لثوي الدخل المحدود.

ولبنان هو أحد البلدان القليلة التي ارتفعت فيها الاسعار بنسبة تفوق نسبة ارتفاع الاجور. ففي فرنسا، على سبيل المثال، ارتفع مؤشر الاجور السنة الماضية بنسبة ١٤ في المئة في مقابل ٨ في المئة للاسعار. وفي ألمانيا الغربية يبلغ ارتفاع الاجور ١٠ في المئة ومؤشر الاسعار ٧ في المئة. وفي اليابان ارتفعت الاجور في الفترة ذاتها بنسبة ٩ في المئة في مقابل ١٢ في المئة للاسعار. والامثلة كثيرة في هذا المجال. وبصرف النظر عن الجدول المذكور حول الحقيقة المجتمعة للاسعار والاهور، وعن الأسباب الحقيقية للارتفاع والتضخم، فإن ارتفاع الاسعار بنسبة تفوق ارتفاع الاجور، يؤدي في الواقع إلى توزيع مجحف للثروة الوطنية على حساب مصلحة العمال والاهراء ولذي الدخل المحدود.

السوق النفطية تنفط

ثار مؤثر واشنطن

على رغم أن مؤتمر واشنطن لم يحقق كامل أهدافه بسبب تصلب الفرنسيين ولم يتوصل إلى أياد التصديق التام بين مؤلفي الدول المستهدفة، إلا أن الأهداف التي واجهتها، والتي كان يريها في تحقيقها، بدأت تتحقق. وظهرت في سوق النفط الدولية في الأسابيع الثلاثة الأخيرة بوادر تراجع في اسعار صفقات بيع النفط الخام، بعد حصول ارتفاع مفاجيء في كمييات النفط المخزون الواردة من نيجيريا وليبيا والخليج العربي. ويبدو أن هناك تسويقاً غير مباشر بين المستهلكين وشركات النفط للامجام عن شراء النفط الخام التي تبنيه الدول المنتجة بأسعار تفوق حدوداً معينة. وأمتنع عدد من المشترين، الذين كانوا يتوقعون على شراء النفط بالآبار العلنية، عن إبرام بعض العقود التي كانوا التزموا بها أثناء فترة اسعار النفط المنخفضة.

وتقول «البيرونيوم انجلش» ويكي «في أوسع الصحف النفطية اطلاعاً، أن الصفقات التي تمت حديثاً أدت إلى هبوط ملحوظ ومفاجيء في اسعار النفط. وقد باعت نيجيريا كميات من نفطها الخام على أساس ١٥ دولاراً للبرميل، في حين عرضته في السابق على أساس ٢٢ دولاراً. وباعت الجزائر من نفطها بمر ١٤ دولاراً بدلاً من ١٦ دولاراً. كذلك باعت ليبيا كميات بمسعر ١٢ دولاراً بخصم ٢٥ في المئة. واليابانيون دفع السعر السابق المطلوب والبالغ ٢٠ دولاراً».

الزيادات الجنوبية
وتكبد من الفاء الزلات عمدت شركات ملحة أخرى - من خلال تسويق في ما بينها في إطار «مؤتمرات» خاصة - إلى زيادة تريفات الشحن التي بيروت وجمعت نسب هذه الزيادات بتمركتها فيما تطور الأوضاع في المنطقة. وأيضاً معاً ٥٠ دولاراً خافضاً هذه الزيادات بنحو ٨٠ مليون ليرة سببوا فيها لتجار في أكاف البضائع التي يستوردون، فتصير في ظل الارتفاع الجنوبي للأسعار قارب ٢٠ مليون ليرة. وسجل أحد البائعين في بيروت الزيادات الجنوبية ١٠٠٪ على الزكس، ١٥٪ تأمين حرب (على رغم ارتفاع العرب) ٢٠٪ فارق ارتفاع اسعار النفط (البترول) الذي زاد مسره ٥٠٠٪ بعد حرب تشرين الأول ١٩٧٣. وهناك زيادات بلغ مجموعها إلى ١٥٠٪ وأزج هذا الوضع حركة المرفأ أكثر من ذي قبل. وما وشبهها أحد العاملين في القطاع البحري في بيروت بما كانته أفراسي- الأوروبية في العام ١٩٦٠، أي فوضى في الادارة وشيخاً غني المساحة وقلة في إضافة له التجهيزات ونظراً في التعميل والتفريق.

«حالة طوارئ»؟
ماذا بقي للإنقاذ؟
انباء التوضي الرابع؟
قبل سنوات كان الخوض الرابع ضرورياً على أتباع أما اليوم فقد تجاوزت الأحداث ويات المرفأ في حاجة إلى خطة أوسع: ربيع وقامش دفع الإستهلاك وسدش.

لا أن غوض الخوض، وهو الأكثر أهمية، بالنسبة إلى العاملين في قطاع النقل البحري وغيره من القطاعات التي عذ من الخفراء. إذ يرى هؤلاء أن ارتفاعهم ليس لتقسي شكا في سوق الاموال بل في ضيق النظر حفظ سجل له لدى المسؤولين من المرفأ ما العمل إذا؟

رئيس الفرقة الدولية للاملاحة السيد موريس زرقعة يرى الحل في اعلان «حالة طوارئ» في المرفأ (مستشفيات خاصة بتوضي في المرفأ: ٢ و ٥ هد الامهين عل (مستشفيات خاصة بتوضي في المرفأ: ٢ و ٥ اجل تحقيق ٧ و ١٥ و ٢٥).

المستوردين والمصدرين

خط اسبوعي منتظم

بيروت - بنغازي - طرابلس ليبيا - بيروت

لكن المعلومات الرجاء الاتصال بشركة «سبحان» للملاحة اللبنانية ش.م.ن. التلنوف: ٢٥١٥٣٠ / ١ - ٢٥١٦٢٣

بيروت، بناية دمرجيان، شارع المارسيان، ص.ب. ٣٩

السنوان البرقي: ريكو التلنوف: ٢٥٥٩٠

AMERICAN EXPORT LINES

from New York, Philadelphia, Norfolk, Baltimore

to Beirut & return

FAST, DEPENDABLE & REGULAR SERVICE

VESSELS	SAILING NEW YORK	ARRIVING BEIRUT
EXPORT ADVENTURER	25/2	15/3
EXPORT AGENT	7/3	23/3
EXPORT AMBASSADOR	24/3	12/4
EXPORT ADVENTURER	14/4	30/4
EXPORT AIDE	30/4	16/5

ACCEPTING CARGO & PASSENGERS FROM BEIRUT TO NEW YORK, PHILADELPHIA, NORFOLK, BALTIMORE, CHARLOTTE, SAVANNAH, BIRMINGHAM, STANFORD, PHILADELPHIA, NEWARK & LONDON

General Agents: **RODOLPHE SAADÉ & Co. S.A.**

TEL: 25000 (15 lines) & 25125 - TRAVEL OFFICE: 22000, 22010, 22015 & 22020

TELEX: 20000 20010 & 20020 20025 - F. OFFICE: 22000 - BEIRUT, LEBANON

شباب البحر

لجنة إرباب (SAE)

التوجيه الاعلامي

والحلل التي يعرضها الجكتور
والخوري لا تليق بمراقبة الاسماء
وطولها فهذا ليس المستحيل الذي
نراه دائما. لا يمكن ان يلبس في
مقبرة التاجير حيث تقدر الجفزة
المتخمة الى السوائل الانسانية
والتي قد وجدت في امعاء دقيقة
تساعد في ضبط فطري الاسرار
م ان التنظيم الشيعي الواعي الذي
من شانه التحقيق، من حدة الفلاء
يصعب قيامه في بلد يمر بعمرته
طور سريع علما ان قيام مثل هذا
التنظيم يساعد على كسر حدة الغيرة
جميع الطبقات الاجتماعية من غير

الاجتماع بالضريبة الطبقية . فالملوك
يحول الى خفض السعائر للقراء
ورفعها للاغنياء الامر الذي يقدر
في وضوح في التفاوت بين السعائر
من خلال التفاوت بين المناطق
والطبقات الاجتماعية . فحدت الفلا
في منطقة رأس بيروت مثلا
والمستلحيد في المصرا سببا لفرقة
الاغنياء الذين يقبلون على البضائع
من غير نسلعة الاسمار . ومكنا
بمساحة الواحدة سمران
صضح للفتي وأثر الفقير ، الامر
الذي يخفف من حدة الفلا على
الطبقات .

ففي: تستعمل الفلاحة كصلاح سياسي
فتباغث في اسعار السلع الاستهلاكية،
وهذه الخائفة تصبح نضرة اخبارية
عن ارتفاع الاسعار للتجار والمستهلكين.

الاسباب الاخرى

الاسباب الاجتماعية للفلاحة وقايلها
اسباب اجتماعية اخرى في تخفيف
حشد الفلاحة، قاله البستاني مرتبط
بملاقات اجتماعية مع جموع عتيبة
من البصر تمارس حياتها مع ثقافتها
فيؤمن للبعض حاجات من السلع
الاستهلاكية باسعار منخفضة نسبيا
منذ انشاءها في ١٩٠٤ م. وقد عرف عام
١٩١٤ م. عام

الاسباب الاخرى

الاسباب الاجتماعية للفلاء يقابلها اسباب اجتماعية اخرى في تخفيف حدة الفلاء ، فاللبناني مرتبط بعلاقات اجتماعية مع مجتمعات كبيرة من البشر تمارس منها مختلفات ، فيؤمن البعض حاجاته من السلع الاستهلاكية بأسعار متهاونة نسبيا ، فينتهي ما لا يعرف في علم

الذين ينجسونه بأذنة العالم من الطبقة الوسطى الدنيا

٤٨ في المئة		٣٥ في المئة		٢٨ في المئة	
اصحاب دخل محدود		اصحاب دخل متوسط		اصحاب دخل متوسد	
دون ٦٠٠ ليرة سنويا		بين ١ الف و ١٢ الف ليرة سنويا		٦٠٠ ليرة سنويا	
% ٢٨ للطعام	% ٢٦ للسكن	% ١٨ للطعام	% ١٦ للسكن	% ١٧ للطعام	% ١٨ للسكن
% ١٢ للتشايب	% ١١ للتعليم	% ١١ للتشايب	% ٩ للتعليم	% ٩ للتعليم	% ١٢ للتشايب
% ٢٠ مصاريف اخرى	% ٢٠ طب / سيارة / اثاث / الخ	% ٥٩ مصاريف اخرى	% ٤٤ مصاريف اخرى	% ٥٩ مصاريف اخرى	% ٤٤ مصاريف اخرى

قطاع النقل نبض الاقتصاد الوطني
التكامل ضروري لتفادي نشوء "مراكز الاختناق"

عنها بين الاسواق الاجنبية والاسواق العربية الداخلية
 خصوصا اسواق الخليج .

العلاقة الترابية الإيجابية

ان الانفتاح الاقتصادي للبنان على الأسواق الخارجية وتكريس دور الوساطة التجارية والصناعية الذي يمثله بين أسواق أوروبا والخليج وإسواق الخليج العربي ، يعطيل طماع النقل في لبنان أهمية ملقطة . وجاء أخلاق قناة السويس عام ١٩٦٧ ، بعد الحرب العربية الإسرائيلية الثالثة ، فبأنه أهمية الموقع الذي يحيطه لبنان في قطاعي النقل البري والبحري . والملاحظ ان أخلاق القناة ترك آثارا واضحة في أوضاع النقل الجري في العالم العربي . وتراجعت أهمية عدد من الواتاني في حين ازدهرت موانئ أخرى ، وكان نصيب مرافق بيروت من هذا الازدهار مواتية . وفي الألبان بين هذا الازدهار من خلال تطور حركة الملاحة وحركة البضائع المحلة والمفرغة في المرفأ ، كما تظهر في أرقام المجلس الأعلى للبحر . ويستدل من هذه الأرقام على ان واثرا من الأهمية الإجمالية للبضائع المحلة والمفرغة في المرفأ ارتفع نسبيا بحسوبة بعد عام ١٩٦٧ . ويعود ذلك في شكل أساسي الى الارتفاع النسبي الكبير الذي شهدته البضائع المفرغة في المرفأ ، وإلى تزايد أهمية حركة الترانزيت فيه . ويتضح من خلال دراسة حركة توجه البضائع المحلة والمفرغة ، ان حركة الترانزيت شملت البضائع المحلية ، نسبة تتجاوز ٣٥ في المئة .

من حين هذه الايام الى يومنا هذا ، وبذلك هذه الايام ان أهمية هذا المرفأ ، بالنسبة الى الاسواق العربية الداخلية ، تتزايد في استمرار بفضل اثر عن مشكل الزحام التي يشهدها المرفأ من وقت الى آخر والتسهيلات المرفية والمالية والفنية والبشرية التي يتقدم المرفأ والتي ، على محدوديتها ، تقوى التسهيلات المتوافرة في الموانئ المتوسطية الشرقية الاخرى ساعدت لفسان الى استقطاب تنسب مهم من حركة الملاحة البحرية في هذه المنطقة من العالم بعد عام ١٩٦٧ .

وتطور حركة النقل البحري ، عبر مرفأ بيروت
تطور حركة النقل البري من لبنان الى الأسواق
الداخلية ، عبر الحدود مع سوريا ، والواقع ان
التراكمية بين النقل البحري والنقل البري ، في لبنان ،
علاقة ايجابية وليست سلبية ، أي ان تطور حركة النقل
تؤدي تلقائيا الى ازدهار حركة النقل البري . وتلتمس اشهر
هذه العلاقات بين الركبتين ، ينبغي ان يتحول مرفأ بيروت
في حال استمرارية الانحزام ، الى « مركز اختلاط »
النقل البري ، كذلك يجب الا تتحول الطرق البرية ،
تلك التي تربط لبنان بسوريا ، الى « مركز اختلاط »
النقل البحري . ويعني ذلك ، بكلمة أخرى ، ضرورة الاسراع
في تطوير المرفأ وتجهيزه من جهة ، وضرورة توسيع شبكة
الطرق البرية التي تربطنا بالأسواق العربية من جهة أخرى .

قطاع النقل في لبنان ، كالقلب في جسد الإنسان ، نظراً للموقع الاستراتيجي الذي يحته لبنان كخطوة التقاء بين من اعد من جهة ، وكمحط لل عالم العربي من جهة ثانية . واهمية قطاع النقل لا تبرز فقط على الصعيد مساهمته في الناتج الوطني الخام ، انما ، في الوقت ذاته ، على الصعد الفورات الاقتصادية التي يحققها في دخاله وتسايله مع القطاعات الاقتصادية الأخرى .

القطاعات الاقتصادية المحورية، و قطاع النقل، في الواقع، ليس قطاعا قاتما في ذاته معزولا عن القطاعات الاقتصادية الأخرى، وعلى التقدير ذلك فإن دوره لا يبرز إلا من خلال ترابطه بالقطاعات الأخرى، وسام طور هذه القطاعات في امتعاش حركة التجارة منها والبحرية. ويكنى أن تعرف، على سبيل المثال، أن الصادرات الصناعية اللبنانية ترتفع منذ عام ١٩٦٧ نسبة متوسطة تراوح بين ٢٠ و ٢٢ في المئة سنويا. وفي السنة الثالثة من السنة الماضية ودهما، ارتفعت قيمة هذه الصادرات بنسبة ٥٢٩٤ في المئة عن المستوى الحق في فترة ذاتها، من ١٩٧٢. وكل الدلائل تشير إلى أن هذا النهى التصاعدي في حركة الصادرات الصناعية اللبنانية يستمر، في شكل حثيث، في الفترة المقبلة نظرا إلى بداية المركات التسويقية التي حققتها الصناعة اللبنانية السنوات الخمس الماضية، خصوصا في أسواق الخليج العربي.

نمو الصادرات الزراعية

أما الصادرات الزراعية ، فهي الأخرى تشهد نوا ملحوظا في رغم الحوادث المؤسفة التي شهدتها البلاد في أيار الماضي ، وما تركته هذه الحوادث من آثار سلبية على تجارة ومنتجات الزراعة . وهذا النمو البارز يظهر في وروح ، على عديد الأرقام . ففي الفصل الثالث من السنة الماضية قفزت نسبة التصاح المصدر بنسبة ٢٢٤ في المئة عن المستوى المقترة بمائة في عام ١٩٧٢ في أما صادرات البرتقال غارقت في انقراض ذاتها بنسبة ١٧ في المئة ، في حين ارتفعت صادرات الحمض بنسبة ٧ في المئة .

وبالطبع ، ينتج عن هذا التطور في حركة الصادرات زراعية والصناعية تطور مماثل في حركة النقل ، والتطور في حركة النقل يرتكز في شكل أساسي في قطاعي النقل البري والبحري ، بسبب نوعية المنتجات المصدرة من جهة وارتفاع تكلفة التأمين للنقل الجوي من جهة أخرى .

وما قيل عن حركة الصادرات ينطبق ، في الوقت ذاته ، على المستوردات . ومعروف أن لبنان بلد مستورد في الدرجة الأولى . نظرا إلى طبيعة تركيبة الاقتصادي . وهو يستورد نحو ٦٠ في المئة من إجمالي السلع المستهلكة محليا ، والنسبة اعظمى منها تأتيان من طريق البحر ، في الدرجة الأولى ، وعن طريق البر في الدرجة الثانية . وهذا الوضع يفسر أهمية مرفأ بيروت كقطعة ارتكاز أساسية في تأمين حاجات لبنان من ناحية الاستيراد . وفي حجة من قوة اقتصادية

الخبائين الذين للبطانة ويخطون بذلك
تضاربات من احمك والبلش فيدل
من ان يخفي احمك لبلش مع
وصمان او سبع فاضلين راجل فيدل
استهلك العشر والعشرين
السبب في ذلك فدية البناني التي
روها عن عقيلة الخراج التي كانت
سود متعصما . ان الجي الى
تخزين وكان البطانة مستخفي
او بعد غد . وهذا الجي الى
تخزين يزيد في الطلب وبالتالي
الاسعار
هذا الفدية للاستلام والتخزين
فهي الامانات والاذيع النقصية
فهي ارجاس الجراج . فلي الى
ثلا يصرف الجراج الصادي اموالا
المالكية . وهذه الامداد تاتي
الاوراق كورنات تخفف من ان يشتر
البياد الى ان يشترى بعضها
الاذيع الاخرى تقتل في اقول
المتعين ان هذه ارق قطعة في
الاسواق ان البطانة مهربة وهذه
البياد لثراء مال صر .

طريق الفقر

الطعام . أما الاغنياء ، وهم الذين تجاوز دخلهم السنوي ١٢ ألف ليرة، يصفرون ٤٤ في المائة من مدخولهم شهري ومعدل ١٥٦٩ ليرة على سكن والطعام .

طريق الفقر

ويرى الدكتور الفوري « أن الفلاء ارتفاع الأسعار في الطعام والسكن الذي له أثره في ارتفاع مستوى المعيشة في فقر متزايد بين طبقة الفقراء أصحاب الدخل المحدود كما يجعل كثيرين من أصحاب الدخل المتوسط فقراء وكثيرين من الأغنياء في فقر متوسط وندل ارتفاع الأسعار يهدد أيضا المجتمع كله »

وهذا رأي منبذ كثيرا إذ يصعب على المرء الذي اعتاد العيش في رفاه معين أن يتصور أن الأسوأ حالاً يمرض الحياة العامة في بلاد التي كثير من الهزات السياسية

المعاصرة

المسحات الأربعة

ويفضل الدكتور الخوري معالجة
سبب الفلاء من وجهةنا
اجتماعية، لان الحياة الاجتماعية
التي يجتمع في جزء من الحياة
اجتماعية العامة، فيضع للفلاء
بعض مسببات اجتماعية هي :

اولاً - ربط نظام السجود بسلم
طبقات الاجتماعية - فالفلاء
اجتماعية في مجتمعنا في رموز
الفكرة التي يتوكلها الافراد عن
فهم البعض على اساس المسلم
والفلاء والمسكن تؤثر في التفاعلات
تضعيفها على ان تطبق القانون
من تورا ما يتكفي لنظام اجتماعي،
في بسط على ذلك شرطي السور
يجعل الى اعفاء الفلاء التي يخالف
القانون اذا راى من لباسه انه ينتمي
الى طبقة مرتفعة .

ثانياً - معالجة الكفائي لتملك
اللباس الاجتماعي الاجتماعي - والسبب هو
الاجتماعية التي يعاينها وهو

فقدان التوجيه

ثالثا - فقدان التوجيه الرسمي والخاص للحد من هذه الظهيرة، فليس هناك من يوجه المستهلك الى الحقيرة الحقيقية، فالمستهلك يفتقر الى استجلاها - ومعنى تفرغها - وليس هناك اعلام صحيح لتوافع الاحدية الجديدة من الموم - الفول مثلا الذي يكلل بالطريقة التقليدية بالبيض والخبز، والخبيرة والتعاوان والعناصر والتجز، ويحتوي على المواضع المشرين التي يجتاحها اليها الانسان - وحببته - المتشككين الى الحقيرة في عكار - اثبتت الدراسات التي قامت بها كتيبة الزراعة في الجامعة الليبرية انها تحوي ٣٢ غراما من البروتين في كل ١٠٠ غرام اي ضعف ما يعثود - ١٠ غرام من اللحم - ويتناول المتشككين مع الزيت والفزير تغلغل اللحم وهنات حرارية فصيحة -

كلامه .

رابعا - دور الصافة في زيادة الفلاز عن قصد او عن غير قصد -

ويظهر الجدول ان اصحاب الدخل المحدود الذين لا يتعدى دخلهم السنوي ستة آلاف ليرة يصرفون نحو 50 في المائة من دخلهم الشهري ومعدلهم ٢٩٦ ليرة على الطعام والسكن - واصحاب الدخل المتوسط الذين يراوح دخلهم السنوي بين ٦ الاف و ١٢ الف ليرة يصرفون ٢٩ في المائة من دخلهم الشهري ومعدلهم ٦0١ ليرة على السكن

المختور فؤاد الخوري ، استاذ علم الاجتماع في الجامعة الاميركية ، يتحدث الى « النهار الاماني » عن قلاء وتأثيراته الاجتماعية ، فافصح ، في الجول الملقى الذي نتج عن دراسة حقيقة اعدها المؤلف ان الفلاء في المجتمع يختلف باختلاف الطبقات الاقتصادية وقوة كل منها على تحمل ارتفاع اسعار السلع

PRODROMOS LINES S.A.

PIRAEUS

Un service régulier rapide entre
BEYROUTH - ANVERS - ROTTERDAM - BREME & HAMBOURG
12 jours de traversée BEYROUTH - 1er PORT DU CONTINENT
et retour régulier également assuré avec ses navires
modernes pourvus de cales frigorifiques



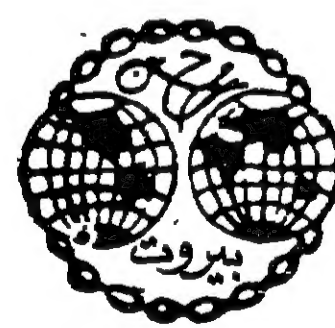
Prochains départs prévus de Beyrouth :
m.s. **"DIMITRIS"** le 5.3.74
m.s. **"ZANET"** le 25.3.74

Pour de plus amples renseignements contactez
les Agents Généraux

AGENCE MARITIME CARAPIPERIS S.A.L.

Souk El-Kazaz - Tel. 226220 - 234960
Telegr. - ELCAR - Telex 20767 LE

العلامة التي نالت الثقة



منذ عام ١٩٤٥
دائماً في خدمتكم
المكتب الجزائري للشرق

فَقُلِيَّاتُ الْجَزَائِرِي ش.م.ب.

عبد السلام بوعزة الجزائري

COMPTOIR ALGERIEN du LEVANT
Gezairi Transport. s.a.l.

ترانزيت دولي وعربي - نقلات وتخليص بضائع
وكالات بحرية في الشرق الأوسط وكل جهات العالم
نبر - بحر - جوا

لحل الاستعلامات: شارع المرفأ، بناية بولس فياض - بيروت - لبنان
برقياً "عيجز" - صندوق البريد ١٤٠٢ الهاتف: ٧٢/٧١/٢٥١٩٧٠

بروجكس
بيان معلومات عملا باحكام
المادة ٨١ من قانون التجارة

المؤسسون : اخوين اسعد حايك - جورج يوسف هداد - بعيم يوسف صوابيا - راجح خليل معلوف .
اسم الشركة : بروجكس ش.م.ل .
مركزها الرئيسي : شارع بشارة القروي - بيروت .
منهجا : تسع وتسعون سنة .
موضوعها : تتماطلي الشركة الاعمال الهندسية والقياسات والاحداث الكهربائية والالكترونية وصناعتها وكل ما يتفرع عن ذلك .
رأس المال : مليون ليرة لبنانية مقسم عشرة اقسام سهم الاسمية للسهم الواحد مئة ليرة لبنانية يجري الاشتراك بكامل الاسهم .
رأس المال ويجوز بيع قيمتها (٢٥ ٪) نقدا عند الاكتتاب .
توزيع الارباح : بعد خصم (١٠ ٪) عشرة في المئة لتكوين الاحتياطي .
القانوني : يوزع - يرصد الادخام المصافية بين الاسهم المصنوعة ويجوز للجمعية العمومية ان تقر عدم توزيع ارباح وتكون اسهمها خاصة .
مجلس الادارة : من ثلاثة الى التي تقرر عشرا مع الرئيس العامة للتجارة وفقا للقانون .
مرسوم الترخيص : الرقم ٧٠٧٥ تاريخ ٢٢ - ١١ - ١٩٦١ .
الجمعية الرعية البند ٦٠ - تاريخ ٢٢ - ١١ - ١٩٦١ .
سجل النظام الماسني لدى المكتب التجاري .
ابو ظهر بتاريخ ٢٢ / ١١ / ٦١ - ليرة ١٠٠٠٠

**georges a.
abouhamad**

P.O.B. 3229
BEYROUTH

Agent Général pour le Liban de la

Polish Ocean Lines — Gdynia

Service régulier de la Pologne pour toutes
les destinations

Téléphones : 236171 — 256884 — 297993
Télégrammes : TRANSOFFICE
Telex : TROFIS 20813 LE

« ملكة » ارامكو في العربية السعودية

الاميركية جنبا الى جنب مع المصالح البريطانية والفرنسية والموندية وفي السنوات الاخيرة مع المصالح اليابانية .

مشاركة السعودية في ارامكو

وفي مطلع ١٩٧٣ أصبحت حكومة السعودية شريكة فعلية في شركة تطبيق اتفاق المشاركة واصبحت تمتلك نسبة ٢٥ في المئة وستزيد مستوى ٥١ في المئة في مطلع سنة ١٩٨٢ .

الا انه حسب اتفاق المشاركة فان تلك السعودية للنسب المضمومة عليها يقتصر على « الحقوق الامتيازية الخاصة بالنفط الخام وفي النفط الخام الذي ينتج من ذلك الامتياز وفي وسائل انتاج النفط الخام الكائنة داخل منطقة ولاية تلك الدولة » اي السعودية . ومع ان الاتفاق يحفظ حق الدولة في التفاوض حول المشاركة في الحقوق الاخرى ، وعلى الاخص ما يتعلقها بالتكوير وتصفية الغاز الا ان هذه المشاركة بقيت ايضا ضمن حدود جغرافية محددة اي داخل منطقة ولاية الدولة المعنية .

من هنا يتبين ان السعودية لا تملك حق المشاركة في وسائل نقل النفط الخام عبر الانابيب الا اذا كانت هذه الانابيب تمر بكاملها عبر الاراضي السعودية وبالتالي لا تملك مشاركة في الانابيب التي تنقل النفط الخام الى المرافئ المتوسطة .

والاتفاق الذي فاضت عليه وبحث فيه الكويت حديثا ، والقاضي بمشاركة في حدود ٦٠ في المئة ، يدفع البلدان المنتجة الاخرى الى معاداة التفاوض وفي مستقبل غير بعيد حول نسبة المشاركة في الاراضي المنتجة في ازمة الشرق الاوسط وفي المقابل الموقف الاوروبي الايجابي سيدفع السعودية الى تشجيع المجموعات النفطية المختلفة او الأوروبية على دخول ميدان النفط السعودي في مختلف مراحله ، وعلى الاتفاق الذي أبرمته السعودية مع فرنسا ، خلال الشهرين الآخرين ، هو مؤشر صادق على الاتجاه الجديد في السياسة النفطية السعودية .

فؤاد الانسي

تعتبر أكبر بلد مصدر للنفط الخام في العالم ويبلغ مجموع ما صدرت ٥٨٤ مليار برميل خلال ١٩٧٢ تليها في ذلك ايران (٤٥٨ مليارات برميل) .

اما بالنسبة الى الغاز الطبيعي فالسعودية تأتي في المرتبة السابعة بين البلدان التي تتدفع باحتياط الغاز ويبلغ احتياطها ٥٢٢٧ مليار قدم مكعب . ويعود ذلك الى كون عمليات المسح الجيولوجي للتقريب عن الطبقات الغازية لم تستطع الاولية خلال السنوات الماضية بسبب حداثة استخدام الغاز الطبيعي في المجالات الصناعية وميدان الطاقة . ومن المؤكد ان ما تتمتع به السعودية من احتياط الغاز يفوق بكثير ارقام المملكة ، ويثبت ذلك الاهتمام المتزايد بالتقريب عن الطبقات الغازية خلال السنوات الاخيرة .

واذا ما اخذنا الى كل ما تقدم امكانات شيد اكيدة في وجود مكان نفطية وغارية في المناطق المغمورة في المياه العميقة التي هي تحت السيادة السعودية ، لتبين لنا ان السعودية ستبقى ، وحتى مستقبل بعيد ، أحد أهم وأكبر مصادر النفط الخام في العالم .

مليار برميل (اي انما تتدفع باحتياط نفطي يفوق مجموع ما يمتلكه الاتحاد السوفياتي والكويت معا) وتزيد من الامية النفطية للسعودية كون الاحتياط النفطي المرجح وجوده هو أكثر بكثير من الأرقام المعلنه ان حلات المسح النفطية التي أجريت حتى الان لم تغط سوى مساحة صغيرة من المساحة الاجمالية للعربية السعودية . وتأتي السعودية في المرتبة الثالثة بين البلدان المنتجة للنفط في العالم اذ بلغ انتاجها ٦ مليارات برميل



أطول جسر سعودي تبنيه أيلابانية

بيشه ، مدينة صغيرة تقع جنوب المملكة العربية السعودية : بين مدينتي الطائف وابها ، على مسافة ثلاثمائة كيلومتر عن الأولى شرقا . وفي بيشه ، وأد تجارة السيول الموسمية التي تخطر المنطقة شطرين ، أحدهما يقصد الاتصال بالمجار لمدة أسابيع ، وللحلول دون ذلك ، كان مشروع إقامة جسر يربط الشطرين ويمتد عزالهما بسبب السيول . والجسر بناء لبنانيون ، وهو أطول جسر في المملكة . ويقول مدير المشروع المهندس هاني حمدان ان طول الجسر ألف واثنتان وخمسون مترا ، وعرضه أحد عشر مترا ، ويشتمل على خمس وأربعين فتحة ، مدي الواحدة منها أربعة وعشرون مترا . وبسبب رداءة التربة استعمل قاعدة مدم على ثمانية أعمدة مغمورة في الأرض الى عمق اثني عشر مترا .

اما كرات الجسر فمدتها ٢٢٥ وتصب خارج موقعه وتنتقل اليه بواسطة تربلوت ويركبها وتضج محرك مولده ٥٥ طنا . ويبلغ وزن الكسرة الواحدة عشرين طنا ، وهي مصنوعة من الخرسانة السابقة الاجهاد ، اي تلك التي تحتوي على كابلات من الحديد المغلفة . وتشد هذه الكابلات بعد الصب ، مما يضاعف قوة احتمال الخرسانة . ويلاحظ الجسر تركيز على هذه الكرات ، وتصب على قالب سهل التركيب ومحمول بنفسه على الكرات من غير حاجة الى دعم في الأرض . وتم انجاز المشروع في مدة أربعة عشر شهرا وبلغت تكاليفه أحد عشر مليون ريال سعودي . والجسر يعتبر هيويا لسببين : اولهما تصريف الإنتاج الزراعي لمنطقة بيشه وتأمين رطبها على مدار السنة بمدينة الطائف ، وثانيهما ، تأمين مرور عشرات الآلاف من الحجاج من منطقة الجنوب في حال تدفق السيول في وادي بيشه .

التطورات التي شهدتها السنوات الأخيرة من الستينات واول السبعينات في ميدان العلاقات النفطية أبرزت القدرة الضاغطة التي تتمتع بها البلدان المنتجة للنفط . فقد تمكنت هذه البلدان ، نتيجة توحيد مواقفها وتنسيق سياساتها ، من تحريك منظمة البلدان المنتجة للنفط من ان تحلق انجازات عدة في ميداني الاسعار والتأمين . وكان أهم انجاز لها الوصول الى اقرار المشاركة . وقد اقترت المشاركة بنسبة انطلق ٢٥ في المئة اعتبارا من أول كانون الثاني ١٩٧٣ على ان تطبق نسب متزايدة سنوية اعتبارا من أول كانون الثاني ١٩٧٨ بحيث يصل المستوى المئوي للمشاركة في أول كانون الثاني ١٩٨٢ الى نسبة ٥١ في المئة ليحقق بذلك الاكثريّة اللازمة للبلدان المنتجة للنفط للسيطرة على المعايير النفطية داخل اراضيها .

وجاءت التطورات العسكرية والسياسية في منطقة الشرق الاوسط ، خلال الأشهر الأخيرة ، وادخل النفط كسلح في المعركة ، تجر أكثر فاكتر الدور المتعاقم الذي يمكن أن يؤديه النفط وتطور الوتي العربي لوجوب الوصول الى السيطرة على السياسة النفطية للعالم العربي . وفي الوقت الذي اقتضت بلدان عربية منتجة للنفط ، بأحكام الاتفاق المبرم حول المشاركة ، أقدمت بلدان عربية أخرى ، في طليعتها ليبيا والعراق وفي خضم الأحداث التي رافقت أزمة الشرق الاوسط ، على تأميم المصالح النفطية الاميركية على اراضيها وضمن المجموعات النفطية العاملة على اراضيها كذلك كما دخلت بلدان عربية أخرى ، في طليعتها الكويت ، في مفاوضات للوصول الى نسبة مشاركة فورية ٦٠ في المئة اي تفوق بكثير المستوى المئوي للمشاركة الذي اقتره الاتفاق العام للمشاركة في حدود السنة ١٩٨٢ .

ما هي أهمية العربية السعودية على الصعيد النفطي عالميا وفي المنطقة ؟

وأي تقف ارامكو ، صاحبة الاحتياز الوحيد في السعودية ، من هذه التطورات ؟

السعودية : أكبر ممكن عالي للنفط

تكن امية العربية السعودية على الصعيد النفطي الدولي في كونها أكثر البلدان غنى باحتياط



Concorde

الطائرة ... طائرة

كونكورد: المشروع قد يطيّر قبل الطائرات

هذا يعني ذلك ان احتمال التخلي عن المشروع أصبح واردا في شكل ملح ؟ التحليل يميل الى ذلك . الا انه يجب الملاحظة من ناحية أخرى الى ان الاجتماع الذي كان مقرا عقده بين وزير صناعة تطيران القضاة البريطاني مايكل هيزلتاين وزميله الفرنسي لشؤون النقل ايف غوليا لم يقد الى ان لا بين أيدي الحكومتين مشروعا مكملا يهدف الى ادخال تعديلات على المشروع من شأنها جعل شركات أخرى غير « آر فرانس » و« بريتش » تأخذ في تمويل المشروع . وتتركز هذه التعديلات على اعتبارات عدة منها : أن نجاح أو فشل أي طائرة نقل يتوقف على حوثتها ، والتمانات التي عرّضها المشروع على الشركات في هذا الشأن لا تلتمح سوى حمولة ٢٥٠ ألف ليبرة (نحو ٨ اطنان) لمسافة ٢٢٠٠ ميل بحري . (نحو ٥ آلاف كيلومتر) مع العلم ان الحمل تمادي المحدد لكل مسافر مع حمولة هو ٢٠٠٠ ليبرة (نحو ٩٠ كيلوغراما) مما يعني ان الكونكورد لا تستطيع أن تنقل سوى ١٠٠ مسافر على خط لندن - نيويورك . واعتبرت شركة لوفتهانزا رقم ١٠٠ مسافر هذا أقصى ، ذلك أنه على خط فرينكفورت - نيويورك لا يمكن الكونكورد أن تنقل سوى ١٢ مسافرا ، وهذا ما جعلها ترفض شرائها . ومن نقاط ضعف الكونكورد أيضا صوته ، وهذا ما

أخيرا انجاز جدار الصمت فبما وأعلن في شكل رسمي ان مشروع طائرة الكونكورد يواجه متاعب قد تؤدي الى تخلفي عنه نهائيا . وأعلنت ان هذا الإعلان الخفايا جاء بعد أربع سنوات من دعابة مكثفة والتفسيرات والتوقعات . فذكر عن الاتهامات .

بعد أربع سنوات من الحديث عن الكونكورد وصل المشروع الى طريق شبه مسدود مع احتمالين اثنين : التخلي عنه أو المزيد من التفسيرات على غير طائل .

قبل نحو اسبوعين طرحت « الصانداي تايمز » أصوات في تحليل تحت عنوان يرمض الصلحة : « تخلصوا عن الكونكورد ووفرنا ٣ تقنين جنيه في الاسبوع » . ويعطي هذا التحليل قيمة خاصة كونه لم يبين تكاليف رويجه اياها ان حمل على المشروع ، بل جو غاليا ما يخل جها من أجل ترجيح كفة المشروع الذي تقوم بمويله كل من حكومتي بريطانيا وفرنسا . ويقول ايفان في تحليله ان فكرة التخلي عن الكونكورد باتت في مجدي في محيط اوارد هيت رئيس الحكومة ، كما ان هناك تقريرا يجري اعاده منذ الخريف الماضي في وزارة التجارة والصناعة البريطانية حول امكانات « البريتش إيركرافت كوربوريشن » المكلفة صنع هذه الطائرة من الجانب البريطاني .

فهل يعني ذلك ان احتمال التخلي عن المشروع أصبح واردا في شكل ملح ؟ التحليل يميل الى ذلك . الا انه يجب الملاحظة من ناحية أخرى الى ان الاجتماع الذي كان مقرا عقده بين وزير صناعة تطيران القضاة البريطاني مايكل هيزلتاين وزميله الفرنسي لشؤون النقل ايف غوليا لم يقد الى ان لا بين أيدي الحكومتين مشروعا مكملا يهدف الى ادخال تعديلات على المشروع من شأنها جعل شركات أخرى غير « آر فرانس » و« بريتش » تأخذ في تمويل المشروع . وتتركز هذه التعديلات على اعتبارات عدة منها : أن نجاح أو فشل أي طائرة نقل يتوقف على حوثتها ، والتمانات التي عرّضها المشروع على الشركات في هذا الشأن لا تلتمح سوى حمولة ٢٥٠ ألف ليبرة (نحو ٨ اطنان) لمسافة ٢٢٠٠ ميل بحري . (نحو ٥ آلاف كيلومتر) مع العلم ان الحمل تمادي المحدد لكل مسافر مع حمولة هو ٢٠٠٠ ليبرة (نحو ٩٠ كيلوغراما) مما يعني ان الكونكورد لا تستطيع أن تنقل سوى ١٠٠ مسافر على خط لندن - نيويورك . واعتبرت شركة لوفتهانزا رقم ١٠٠ مسافر هذا أقصى ، ذلك أنه على خط فرينكفورت - نيويورك لا يمكن الكونكورد أن تنقل سوى ١٢ مسافرا ، وهذا ما جعلها ترفض شرائها . ومن نقاط ضعف الكونكورد أيضا صوته ، وهذا ما

شركة التفريغ اللبنانية ساهم في حل أزمة المرفأ

وجدير بالذكر أن هذه الترسانة مسلحة بجهاز آلي حديث ومزودة باختصاصيين لبنانيين . وقد استوردت الشركة خمسة محركات بحرية جديدة لقاطراتها . كي تؤمن استمرارية العمل لهذه القاطرات ، وقد تسلمت قسما منها ، والقسم الثاني هو في طور التسليم . واستوردت أيضا كمية من الشوارد لتضيفها الى الكميات الموجودة لديها قصد حماية كافية للبضائع .

وفي بعض الأحيان تتجاوز شركة التفريغ دورها الاساسي : أي التفريغ والتحميل ، لتعصب دور المخزن للبضائع مساهمة بذلك في التخفيف من شدة الازدحام في المرفأ . ومما لا شك فيه انها في هذا الدور ، تتحمل أعباء كبيرة كما يلحق الضرر بالشالونات والشوارد فيها . على سبيل المثال ، أفرغت كمية من سلفات الصوديوم في شهر نيسان الماضي وحتى اليوم ما زالت هذه البضاعة مكسدة في شالونات الشركة على رغم الجهود المبذولة لدى أصحاب العلاقة ، والتي لم تنفر عن نتيجة حتى الآن . ومن يلقى نظرة على « البور » يصر أن شالونات الشركة هي دائما موثوقة بالبضائع .

والحق يقال أن شركة التفريغ اللبنانية تعتبر العصب الرئيسي لحركة المرفأ ، وهي بالتالي تقوم بدورها على أكمل وجه انطلاقا من شسير التيمين عليها بالمسؤولية الثالثة عليهم وعلى كل مواطن في هذه المرحلة بالذات ، كل حسب طاقته . وهي تتخذ من مد يد التعاون الى الجميع شعارا لها .

تعتبر الأزمة التي يعانيها مرفأ بيروت عنصرا رئيسيا في الأزمة الاقتصادية التي تعطلت في القسم الأخير من عام ١٩٧٣ وما زالت ، وهي بالتالي من أكبر المراحل العسيرة التي عاشها مرفأ بيروت . اذا الكل يتساءل ما الحل ؟ وكيف تتوزع الادوار في المساهمة في عملية تصحيح الأزمة لا بل انفرجها ؟

وفي هذا الاطار لا بد من الاشارة الى المساهمة الكبيرة التي تقدمها شركة التفريغ اللبنانية في هذا المضمار . فالجهود التي كانت تبذلها في السابق ضاعتها في الآونة الأخيرة لحصر الأزمة في أضيق نطاق ، ضمن امكاناتها . ويحرص القيمون على الشركة ، في صورة دائمة ، على مواكبة كل تطور آلي واداري ، بحيث تظل على مستوى المسؤولية الملقاة على عاتقها . وليس أدل على اهتمامها وحرصها على تحديث آلاتها وتطوير تجهيزاتها من البرنامج الذي وضعت عام ١٩٧١ وتنفذه على ثلاث مراحل حتى عام ١٩٧٣ ، بأن أنزلت خمسة عشر شالونا وثلاث قاطرات .

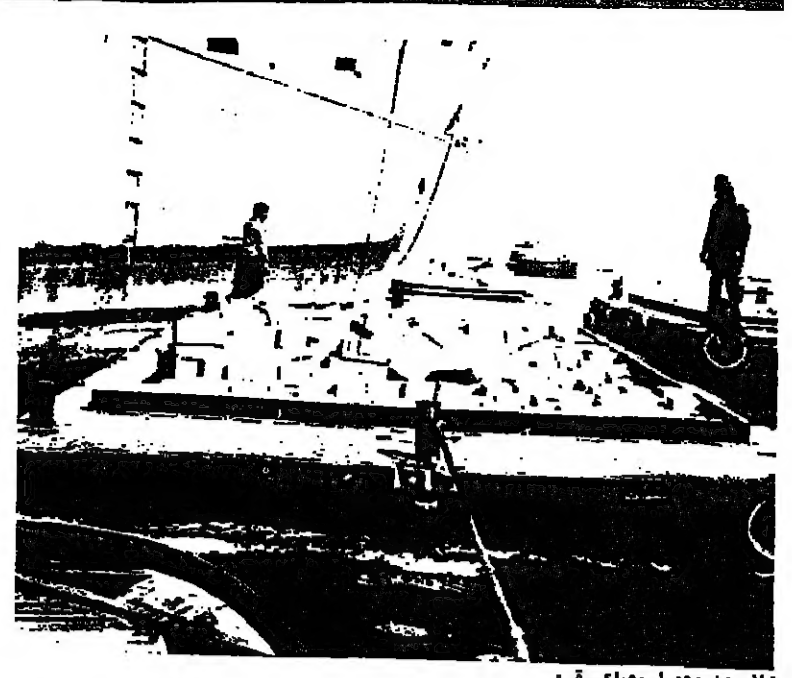
ولم تقف عند هذا الحد بل وضعت لنفسها برنامجا جديدا يقضي بانزال خمسة شالونات كل سنة ابتداء من السنة الحالية ، متجاوزة عمليه ارتفاع أسعار الصفائح الحديدية البحرية والحديد في شكل عام ، وقد استوردت الكميات اللازمة لذلك ، لكي تضم هذه الشالونات الجديدة الى المئة والعشرين شالونا العاملة لديها .

وبلغ قبل بوشر تنفيذ القسم الاول من البرنامج السنة ١٩٧٤ ، وتحولت ترسانة الشركة الكائنة في الدورة ، حيث تتم الصيانة ، الى ورشة عمل متواصلة .

شمارها: الشاوب مع الجميع

هكذا منذ الأصل

الرجل المريض يتشمس على مكسر الأمواج



الرجل المريض يتشمس على مكسر الأمواج

العمل ان على سعيد الغنيم ، او على سعيد الادريه والاليات والمستودعات .

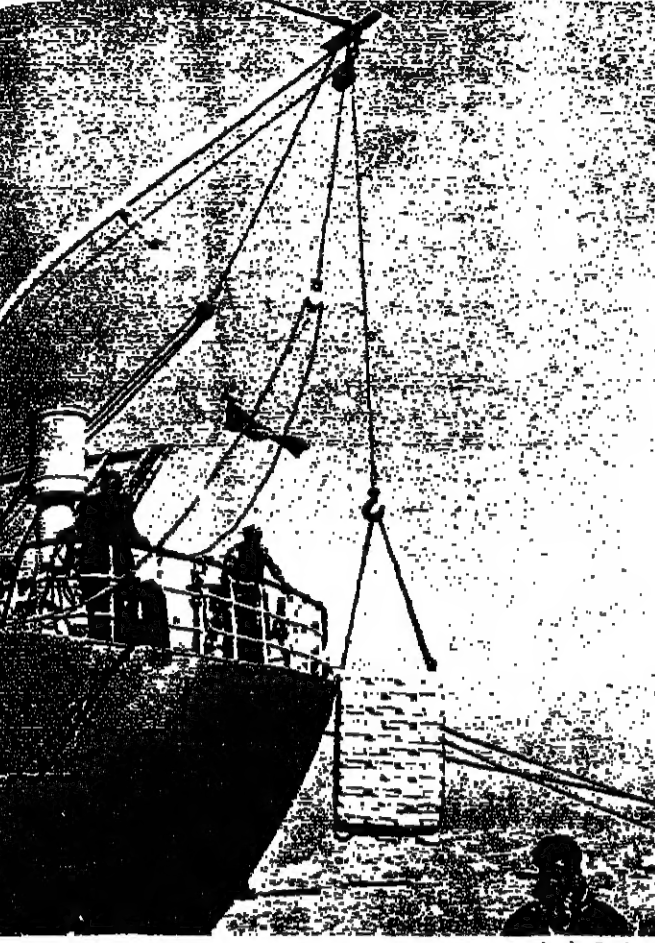
وفي ضوء هذا الوضع يبدو ان مرفا بيروت اصبح « المريض » وانه ، اذا لم يتبادر الحكومة الى تخليصه من الاختناق الدائم الذي هو فيه ، فيسبب ضرره الكبير .

هذا عرض لما هو عليه مرفا بيروت اداريا وفنيا وتجهيزيا اخذت معلوماته من عدد من الماطلين على وضعه وسمي الدراسات التي وضعت ومنع تداولها .

المستطك اللبناني نحو من مئتي مليون ليرة في السنة علاوة على الاسمار الحقيقية التي كان هذا المستطك يشترى بوجوبها سواده الغذائية وبقية السلع الاخرى .

وخلال الازمة الخافقة كان عدد من المعنيين بالامر ، خصوصا الذين هم على اتصال مباشر بحركة المرفا ، يذمرون من الوضع وتولت لجنة مؤلفة من اربعين من شركة المرفا المهندس منج الزبيري ورئيس حركة المرور سليم القزح ورئيس دائرة التخطيط المهندس رفيق الفقيه . وتولت وضع دراسة تحليلية لوضع المرفا ، وشكت من التقصير في

هل اصبح مرفا بيروت « الرجل المريض » الياس من العلاج عام ١٩٧٢ ظهر المرض قبل تكون سنة ١٩٧٤ سنة العلاج . كان عام ١٩٧٢ عام مرفا بيروت ، فالاحداث التي عرفها لبنان ، خلال ايار وتشيرين الاول واقتال الحدود السورية فترة من الزمن ، ثم انهك المسؤولين من المرفا في قضايا بعيدة عن شؤونهم ، كل ذلك ادى الى ازدياد البؤس داخل المرفا وخارجها فضلا عن تكدس البضائع في المستودعات وفوق الارصفة الاسر الذي تضاعف الزيادات على اجور الشحن وكلف المستوردين نحو من مئتي مليون ليرة لبنانية



يتألف مرفا بيروت من ثلاثة امواس انشئت اولها عام ١٩٦٤ والثاني عام ١٩٦٤ والثالث عام ١٩٦٩ . ويغطي المرفا مساحة ١٢٣ ألف متر مربع تحيط بها الارصفة الرقم ١ و ٢ و ٣ ويستطوع الرصيف الرقم ١ استقبال البواخر التي لا تتجاوز مولاتها القصوى ٥٠٠ طن ، الا انه خصص حاليا بمعدات المصلحة البحرية في الشركة وبإمراكب الصغيرة ومراكب الصيد ، إضافة الى ذلك اقيمت عليه قاعدة تحصيل السفن Calo de Halsego التي تستطيع حمل المراكب التي يصل ثقلها الى ألف طن ، اذا كانت قاعدتها مسطحة و ٧٥٠ طنا في الحالات الاخرى . وقد خصص القسم الغربي من الرصيف الرقم ٢ بزاوية ركاسة المياه وشركة ارشاد السفن ، اما الرصيف الرقم ٣ فيستطوع استقبال باخرين في ان يحمولة قصوى لكل منها ، تبلغ عشرة آلاف طن .

وتبلغ مساحة الحوض الثاني ٢١٠ آلاف متر مربع وهي تشتمل الارصفة الرقم ٤ و ٥ و ٦ و ٧ و ٨ و ٩ و ١٠ و ١١ و ١٢ و ١٣ و ١٤ و ١٥ و ١٦ و ١٧ و ١٨ و ١٩ و ٢٠ و ٢١ و ٢٢ و ٢٣ و ٢٤ و ٢٥ و ٢٦ و ٢٧ و ٢٨ و ٢٩ و ٣٠ و ٣١ و ٣٢ و ٣٣ و ٣٤ و ٣٥ و ٣٦ و ٣٧ و ٣٨ و ٣٩ و ٤٠ و ٤١ و ٤٢ و ٤٣ و ٤٤ و ٤٥ و ٤٦ و ٤٧ و ٤٨ و ٤٩ و ٥٠ و ٥١ و ٥٢ و ٥٣ و ٥٤ و ٥٥ و ٥٦ و ٥٧ و ٥٨ و ٥٩ و ٦٠ و ٦١ و ٦٢ و ٦٣ و ٦٤ و ٦٥ و ٦٦ و ٦٧ و ٦٨ و ٦٩ و ٧٠ و ٧١ و ٧٢ و ٧٣ و ٧٤ و ٧٥ و ٧٦ و ٧٧ و ٧٨ و ٧٩ و ٨٠ و ٨١ و ٨٢ و ٨٣ و ٨٤ و ٨٥ و ٨٦ و ٨٧ و ٨٨ و ٨٩ و ٩٠ و ٩١ و ٩٢ و ٩٣ و ٩٤ و ٩٥ و ٩٦ و ٩٧ و ٩٨ و ٩٩ و ١٠٠ و ١٠١ و ١٠٢ و ١٠٣ و ١٠٤ و ١٠٥ و ١٠٦ و ١٠٧ و ١٠٨ و ١٠٩ و ١١٠ و ١١١ و ١١٢ و ١١٣ و ١١٤ و ١١٥ و ١١٦ و ١١٧ و ١١٨ و ١١٩ و ١٢٠ و ١٢١ و ١٢٢ و ١٢٣ و ١٢٤ و ١٢٥ و ١٢٦ و ١٢٧ و ١٢٨ و ١٢٩ و ١٣٠ و ١٣١ و ١٣٢ و ١٣٣ و ١٣٤ و ١٣٥ و ١٣٦ و ١٣٧ و ١٣٨ و ١٣٩ و ١٤٠ و ١٤١ و ١٤٢ و ١٤٣ و ١٤٤ و ١٤٥ و ١٤٦ و ١٤٧ و ١٤٨ و ١٤٩ و ١٥٠ و ١٥١ و ١٥٢ و ١٥٣ و ١٥٤ و ١٥٥ و ١٥٦ و ١٥٧ و ١٥٨ و ١٥٩ و ١٦٠ و ١٦١ و ١٦٢ و ١٦٣ و ١٦٤ و ١٦٥ و ١٦٦ و ١٦٧ و ١٦٨ و ١٦٩ و ١٧٠ و ١٧١ و ١٧٢ و ١٧٣ و ١٧٤ و ١٧٥ و ١٧٦ و ١٧٧ و ١٧٨ و ١٧٩ و ١٨٠ و ١٨١ و ١٨٢ و ١٨٣ و ١٨٤ و ١٨٥ و ١٨٦ و ١٨٧ و ١٨٨ و ١٨٩ و ١٩٠ و ١٩١ و ١٩٢ و ١٩٣ و ١٩٤ و ١٩٥ و ١٩٦ و ١٩٧ و ١٩٨ و ١٩٩ و ٢٠٠ و ٢٠١ و ٢٠٢ و ٢٠٣ و ٢٠٤ و ٢٠٥ و ٢٠٦ و ٢٠٧ و ٢٠٨ و ٢٠٩ و ٢١٠ و ٢١١ و ٢١٢ و ٢١٣ و ٢١٤ و ٢١٥ و ٢١٦ و ٢١٧ و ٢١٨ و ٢١٩ و ٢٢٠ و ٢٢١ و ٢٢٢ و ٢٢٣ و ٢٢٤ و ٢٢٥ و ٢٢٦ و ٢٢٧ و ٢٢٨ و ٢٢٩ و ٢٣٠ و ٢٣١ و ٢٣٢ و ٢٣٣ و ٢٣٤ و ٢٣٥ و ٢٣٦ و ٢٣٧ و ٢٣٨ و ٢٣٩ و ٢٤٠ و ٢٤١ و ٢٤٢ و ٢٤٣ و ٢٤٤ و ٢٤٥ و ٢٤٦ و ٢٤٧ و ٢٤٨ و ٢٤٩ و ٢٥٠ و ٢٥١ و ٢٥٢ و ٢٥٣ و ٢٥٤ و ٢٥٥ و ٢٥٦ و ٢٥٧ و ٢٥٨ و ٢٥٩ و ٢٦٠ و ٢٦١ و ٢٦٢ و ٢٦٣ و ٢٦٤ و ٢٦٥ و ٢٦٦ و ٢٦٧ و ٢٦٨ و ٢٦٩ و ٢٧٠ و ٢٧١ و ٢٧٢ و ٢٧٣ و ٢٧٤ و ٢٧٥ و ٢٧٦ و ٢٧٧ و ٢٧٨ و ٢٧٩ و ٢٨٠ و ٢٨١ و ٢٨٢ و ٢٨٣ و ٢٨٤ و ٢٨٥ و ٢٨٦ و ٢٨٧ و ٢٨٨ و ٢٨٩ و ٢٩٠ و ٢٩١ و ٢٩٢ و ٢٩٣ و ٢٩٤ و ٢٩٥ و ٢٩٦ و ٢٩٧ و ٢٩٨ و ٢٩٩ و ٣٠٠ و ٣٠١ و ٣٠٢ و ٣٠٣ و ٣٠٤ و ٣٠٥ و ٣٠٦ و ٣٠٧ و ٣٠٨ و ٣٠٩ و ٣١٠ و ٣١١ و ٣١٢ و ٣١٣ و ٣١٤ و ٣١٥ و ٣١٦ و ٣١٧ و ٣١٨ و ٣١٩ و ٣٢٠ و ٣٢١ و ٣٢٢ و ٣٢٣ و ٣٢٤ و ٣٢٥ و ٣٢٦ و ٣٢٧ و ٣٢٨ و ٣٢٩ و ٣٣٠ و ٣٣١ و ٣٣٢ و ٣٣٣ و ٣٣٤ و ٣٣٥ و ٣٣٦ و ٣٣٧ و ٣٣٨ و ٣٣٩ و ٣٤٠ و ٣٤١ و ٣٤٢ و ٣٤٣ و ٣٤٤ و ٣٤٥ و ٣٤٦ و ٣٤٧ و ٣٤٨ و ٣٤٩ و ٣٥٠ و ٣٥١ و ٣٥٢ و ٣٥٣ و ٣٥٤ و ٣٥٥ و ٣٥٦ و ٣٥٧ و ٣٥٨ و ٣٥٩ و ٣٦٠ و ٣٦١ و ٣٦٢ و ٣٦٣ و ٣٦٤ و ٣٦٥ و ٣٦٦ و ٣٦٧ و ٣٦٨ و ٣٦٩ و ٣٧٠ و ٣٧١ و ٣٧٢ و ٣٧٣ و ٣٧٤ و ٣٧٥ و ٣٧٦ و ٣٧٧ و ٣٧٨ و ٣٧٩ و ٣٨٠ و ٣٨١ و ٣٨٢ و ٣٨٣ و ٣٨٤ و ٣٨٥ و ٣٨٦ و ٣٨٧ و ٣٨٨ و ٣٨٩ و ٣٩٠ و ٣٩١ و ٣٩٢ و ٣٩٣ و ٣٩٤ و ٣٩٥ و ٣٩٦ و ٣٩٧ و ٣٩٨ و ٣٩٩ و ٤٠٠ و ٤٠١ و ٤٠٢ و ٤٠٣ و ٤٠٤ و ٤٠٥ و ٤٠٦ و ٤٠٧ و ٤٠٨ و ٤٠٩ و ٤١٠ و ٤١١ و ٤١٢ و ٤١٣ و ٤١٤ و ٤١٥ و ٤١٦ و ٤١٧ و ٤١٨ و ٤١٩ و ٤٢٠ و ٤٢١ و ٤٢٢ و ٤٢٣ و ٤٢٤ و ٤٢٥ و ٤٢٦ و ٤٢٧ و ٤٢٨ و ٤٢٩ و ٤٣٠ و ٤٣١ و ٤٣٢ و ٤٣٣ و ٤٣٤ و ٤٣٥ و ٤٣٦ و ٤٣٧ و ٤٣٨ و ٤٣٩ و ٤٤٠ و ٤٤١ و ٤٤٢ و ٤٤٣ و ٤٤٤ و ٤٤٥ و ٤٤٦ و ٤٤٧ و ٤٤٨ و ٤٤٩ و ٤٥٠ و ٤٥١ و ٤٥٢ و ٤٥٣ و ٤٥٤ و ٤٥٥ و ٤٥٦ و ٤٥٧ و ٤٥٨ و ٤٥٩ و ٤٦٠ و ٤٦١ و ٤٦٢ و ٤٦٣ و ٤٦٤ و ٤٦٥ و ٤٦٦ و ٤٦٧ و ٤٦٨ و ٤٦٩ و ٤٧٠ و ٤٧١ و ٤٧٢ و ٤٧٣ و ٤٧٤ و ٤٧٥ و ٤٧٦ و ٤٧٧ و ٤٧٨ و ٤٧٩ و ٤٨٠ و ٤٨١ و ٤٨٢ و ٤٨٣ و ٤٨٤ و ٤٨٥ و ٤٨٦ و ٤٨٧ و ٤٨٨ و ٤٨٩ و ٤٩٠ و ٤٩١ و ٤٩٢ و ٤٩٣ و ٤٩٤ و ٤٩٥ و ٤٩٦ و ٤٩٧ و ٤٩٨ و ٤٩٩ و ٥٠٠ و ٥٠١ و ٥٠٢ و ٥٠٣ و ٥٠٤ و ٥٠٥ و ٥٠٦ و ٥٠٧ و ٥٠٨ و ٥٠٩ و ٥١٠ و ٥١١ و ٥١٢ و ٥١٣ و ٥١٤ و ٥١٥ و ٥١٦ و ٥١٧ و ٥١٨ و ٥١٩ و ٥٢٠ و ٥٢١ و ٥٢٢ و ٥٢٣ و ٥٢٤ و ٥٢٥ و ٥٢٦ و ٥٢٧ و ٥٢٨ و ٥٢٩ و ٥٣٠ و ٥٣١ و ٥٣٢ و ٥٣٣ و ٥٣٤ و ٥٣٥ و ٥٣٦ و ٥٣٧ و ٥٣٨ و ٥٣٩ و ٥٤٠ و ٥٤١ و ٥٤٢ و ٥٤٣ و ٥٤٤ و ٥٤٥ و ٥٤٦ و ٥٤٧ و ٥٤٨ و ٥٤٩ و ٥٥٠ و ٥٥١ و ٥٥٢ و ٥٥٣ و ٥٥٤ و ٥٥٥ و ٥٥٦ و ٥٥٧ و ٥٥٨ و ٥٥٩ و ٥٦٠ و ٥٦١ و ٥٦٢ و ٥٦٣ و ٥٦٤ و ٥٦٥ و ٥٦٦ و ٥٦٧ و ٥٦٨ و ٥٦٩ و ٥٧٠ و ٥٧١ و ٥٧٢ و ٥٧٣ و ٥٧٤ و ٥٧٥ و ٥٧٦ و ٥٧٧ و ٥٧٨ و ٥٧٩ و ٥٨٠ و ٥٨١ و ٥٨٢ و ٥٨٣ و ٥٨٤ و ٥٨٥ و ٥٨٦ و ٥٨٧ و ٥٨٨ و ٥٨٩ و ٥٩٠ و ٥٩١ و ٥٩٢ و ٥٩٣ و ٥٩٤ و ٥٩٥ و ٥٩٦ و ٥٩٧ و ٥٩٨ و ٥٩٩ و ٦٠٠ و ٦٠١ و ٦٠٢ و ٦٠٣ و ٦٠٤ و ٦٠٥ و ٦٠٦ و ٦٠٧ و ٦٠٨ و ٦٠٩ و ٦١٠ و ٦١١ و ٦١٢ و ٦١٣ و ٦١٤ و ٦١٥ و ٦١٦ و ٦١٧ و ٦١٨ و ٦١٩ و ٦٢٠ و ٦٢١ و ٦٢٢ و ٦٢٣ و ٦٢٤ و ٦٢٥ و ٦٢٦ و ٦٢٧ و ٦٢٨ و ٦٢٩ و ٦٣٠ و ٦٣١ و ٦٣٢ و ٦٣٣ و ٦٣٤ و ٦٣٥ و ٦٣٦ و ٦٣٧ و ٦٣٨ و ٦٣٩ و ٦٤٠ و ٦٤١ و ٦٤٢ و ٦٤٣ و ٦٤٤ و ٦٤٥ و ٦٤٦ و ٦٤٧ و ٦٤٨ و ٦٤٩ و ٦٥٠ و ٦٥١ و ٦٥٢ و ٦٥٣ و ٦٥٤ و ٦٥٥ و ٦٥٦ و ٦٥٧ و ٦٥٨ و ٦٥٩ و ٦٦٠ و ٦٦١ و ٦٦٢ و ٦٦٣ و ٦٦٤ و ٦٦٥ و ٦٦٦ و ٦٦٧ و ٦٦٨ و ٦٦٩ و ٦٧٠ و ٦٧١ و ٦٧٢ و ٦٧٣ و ٦٧٤ و ٦٧٥ و ٦٧٦ و ٦٧٧ و ٦٧٨ و ٦٧٩ و ٦٨٠ و ٦٨١ و ٦٨٢ و ٦٨٣ و ٦٨٤ و ٦٨٥ و ٦٨٦ و ٦٨٧ و ٦٨٨ و ٦٨٩ و ٦٩٠ و ٦٩١ و ٦٩٢ و ٦٩٣ و ٦٩٤ و ٦٩٥ و ٦٩٦ و ٦٩٧ و ٦٩٨ و ٦٩٩ و ٧٠٠ و ٧٠١ و ٧٠٢ و ٧٠٣ و ٧٠٤ و ٧٠٥ و ٧٠٦ و ٧٠٧ و ٧٠٨ و ٧٠٩ و ٧١٠ و ٧١١ و ٧١٢ و ٧١٣ و ٧١٤ و ٧١٥ و ٧١٦ و ٧١٧ و ٧١٨ و ٧١٩ و ٧٢٠ و ٧٢١ و ٧٢٢ و ٧٢٣ و ٧٢٤ و ٧٢٥ و ٧٢٦ و ٧٢٧ و ٧٢٨ و ٧٢٩ و ٧٣٠ و ٧٣١ و ٧٣٢ و ٧٣٣ و ٧٣٤ و ٧٣٥ و ٧٣٦ و ٧٣٧ و ٧٣٨ و ٧٣٩ و ٧٤٠ و ٧٤١ و ٧٤٢ و ٧٤٣ و ٧٤٤ و ٧٤٥ و ٧٤٦ و ٧٤٧ و ٧٤٨ و ٧٤٩ و ٧٥٠ و ٧٥١ و ٧٥٢ و ٧٥٣ و ٧٥٤ و ٧٥٥ و ٧٥٦ و ٧٥٧ و ٧٥٨ و ٧٥٩ و ٧٦٠ و ٧٦١ و ٧٦٢ و ٧٦٣ و ٧٦٤ و ٧٦٥ و ٧٦٦ و ٧٦٧ و ٧٦٨ و ٧٦٩ و ٧٧٠ و ٧٧١ و ٧٧٢ و ٧٧٣ و ٧٧٤ و ٧٧٥ و ٧٧٦ و ٧٧٧ و ٧٧٨ و ٧٧٩ و ٧٨٠ و ٧٨١ و ٧٨٢ و ٧٨٣ و ٧٨٤ و ٧٨٥ و ٧٨٦ و ٧٨٧ و ٧٨٨ و ٧٨٩ و ٧٩٠ و ٧٩١ و ٧٩٢ و ٧٩٣ و ٧٩٤ و ٧٩٥ و ٧٩٦ و ٧٩٧ و ٧٩٨ و ٧٩٩ و ٨٠٠ و ٨٠١ و ٨٠٢ و ٨٠٣ و ٨٠٤ و ٨٠٥ و ٨٠٦ و ٨٠٧ و ٨٠٨ و ٨٠٩ و ٨١٠ و ٨١١ و ٨١٢ و ٨١٣ و ٨١٤ و ٨١٥ و ٨١٦ و ٨١٧ و ٨١٨ و ٨١٩ و ٨٢٠ و ٨٢١ و ٨٢٢ و ٨٢٣ و ٨٢٤ و ٨٢٥ و ٨٢٦ و ٨٢٧ و ٨٢٨ و ٨٢٩ و ٨٣٠ و ٨٣١ و ٨٣٢ و ٨٣٣ و ٨٣٤ و ٨٣٥ و ٨٣٦ و ٨٣٧ و ٨٣٨ و ٨٣٩ و ٨٤٠ و ٨٤١ و ٨٤٢ و ٨٤٣ و ٨٤٤ و ٨٤٥ و ٨٤٦ و ٨٤٧ و ٨٤٨ و ٨٤٩ و ٨٥٠ و ٨٥١ و ٨٥٢ و ٨٥٣ و ٨٥٤ و ٨٥٥ و ٨٥٦ و ٨٥٧ و ٨٥٨ و ٨٥٩ و ٨٦٠ و ٨٦١ و ٨٦٢ و ٨٦٣ و ٨٦٤ و ٨٦٥ و ٨٦٦ و ٨٦٧ و ٨٦٨ و ٨٦٩ و ٨٧٠ و ٨٧١ و ٨٧٢ و ٨٧٣ و ٨٧٤ و ٨٧٥ و ٨٧٦ و ٨٧٧ و ٨٧٨ و ٨٧٩ و ٨٨٠ و ٨٨١ و ٨٨٢ و ٨٨٣ و ٨٨٤ و ٨٨٥ و ٨٨٦ و ٨٨٧ و ٨٨٨ و ٨٨٩ و ٨٩٠ و ٨٩١ و ٨٩٢ و ٨٩٣ و ٨٩٤ و ٨٩٥ و ٨٩٦ و ٨٩٧ و ٨٩٨ و ٨٩٩ و ٩٠٠ و ٩٠١ و ٩٠٢ و ٩٠٣ و ٩٠٤ و ٩٠٥ و ٩٠٦ و ٩٠٧ و ٩٠٨ و ٩٠٩ و ٩١٠ و ٩١١ و ٩١٢ و ٩١٣ و ٩١٤ و ٩١٥ و ٩١٦ و ٩١٧ و ٩١٨ و ٩١٩ و ٩٢٠ و ٩٢١ و ٩٢٢ و ٩٢٣ و ٩٢٤ و ٩٢٥ و ٩٢٦ و ٩٢٧ و ٩٢٨ و ٩٢٩ و ٩٣٠ و ٩٣١ و ٩٣٢ و ٩٣٣ و ٩٣٤ و ٩٣٥ و ٩٣٦ و ٩٣٧ و ٩٣٨ و ٩٣٩ و ٩٤٠ و ٩٤١ و ٩٤٢ و ٩٤٣ و ٩٤٤ و ٩٤٥ و ٩٤٦ و ٩٤٧ و ٩٤٨ و ٩٤٩ و ٩٥٠ و ٩٥١ و ٩٥٢ و ٩٥٣ و ٩٥٤ و ٩٥٥ و ٩٥٦ و ٩٥٧ و ٩٥٨ و ٩٥٩ و ٩٦٠ و ٩٦١ و ٩٦٢ و ٩٦٣ و ٩٦٤ و ٩٦٥ و ٩٦٦ و ٩٦٧ و ٩٦٨ و ٩٦٩ و ٩٧٠ و ٩٧١ و ٩٧٢ و ٩٧٣ و ٩٧٤ و ٩٧٥ و ٩٧٦ و ٩٧٧ و ٩٧٨ و ٩٧٩ و ٩٨٠ و ٩٨١ و ٩٨٢ و ٩٨٣ و ٩٨٤ و ٩٨٥ و ٩٨٦ و ٩٨٧ و ٩٨٨ و ٩٨٩ و ٩٩٠ و ٩٩١ و ٩٩٢ و ٩٩٣ و ٩٩٤ و ٩٩٥ و ٩٩٦ و ٩٩٧ و ٩٩٨ و ٩٩٩ و ١٠٠٠ و ١٠٠١ و ١٠٠٢ و ١٠٠٣ و ١٠٠٤ و ١٠٠٥ و ١٠٠٦ و ١٠٠٧ و ١٠٠٨ و ١٠٠٩ و ١٠١٠ و ١٠١١ و ١٠١٢ و ١٠١٣ و ١٠١٤ و ١٠١٥ و ١٠١٦ و ١٠١٧ و ١٠١٨ و ١٠١٩ و ١٠٢٠ و ١٠٢١ و ١٠٢٢ و ١٠٢٣ و ١٠٢٤ و ١٠٢٥ و ١٠٢٦ و ١٠٢٧ و ١٠٢٨ و ١٠٢٩ و ١٠٣٠ و ١٠٣١ و ١٠٣٢ و ١٠٣٣ و ١٠٣٤ و ١٠٣٥ و ١٠٣٦ و ١٠٣٧ و ١٠٣٨ و ١٠٣٩ و ١٠٤٠ و ١٠٤١ و ١٠٤٢ و ١٠٤٣ و ١٠٤٤ و ١٠٤٥ و ١٠٤٦ و ١٠٤٧ و ١٠٤٨ و ١٠٤٩ و ١٠٥٠ و ١٠٥١ و ١٠٥٢ و ١٠٥٣ و ١٠٥٤ و ١٠٥٥ و ١٠٥٦ و ١٠٥٧ و ١٠٥٨ و ١٠٥٩ و ١٠٦٠ و ١٠٦١ و ١٠٦٢ و ١٠٦٣ و ١٠٦٤ و ١٠٦٥ و ١٠٦٦ و ١٠٦٧ و ١٠٦٨ و ١٠٦٩ و ١٠٧٠ و ١٠٧١ و ١٠٧٢ و ١٠٧٣ و ١٠٧٤ و ١٠٧٥ و ١٠٧٦ و ١٠٧٧ و ١٠٧٨ و ١٠٧٩ و ١٠٨٠ و ١٠٨١ و ١٠٨٢ و ١٠٨٣ و ١٠٨٤ و ١٠٨٥ و ١٠٨٦ و ١٠٨٧ و ١٠٨٨ و ١٠٨٩ و ١٠٩٠ و ١٠٩١ و ١٠٩٢ و ١٠٩٣ و ١٠٩٤ و ١٠٩٥ و ١٠٩٦ و ١٠٩٧ و ١٠٩٨ و ١٠٩٩ و ١١٠٠ و ١١٠١ و ١١٠٢ و ١١٠٣ و ١١٠٤ و ١١٠٥ و ١١٠٦ و ١١٠٧ و ١١٠٨ و ١١٠٩ و ١١١٠ و ١١١١ و ١١١٢ و ١١١٣ و ١١١٤ و ١١١٥ و ١١١٦ و ١١١٧ و ١١١٨ و ١١١٩ و ١١٢٠ و ١١٢١ و ١١٢٢ و ١١٢٣ و ١١٢٤ و ١١٢٥ و ١١٢٦ و ١١٢٧ و ١١٢٨ و ١١٢٩ و ١١٣٠ و ١١٣١ و ١١٣٢ و ١١٣٣ و ١١٣٤ و ١١٣٥ و ١١٣٦ و ١١٣٧ و ١١٣٨ و ١١٣٩ و ١١٤٠ و ١١٤١ و ١١٤٢ و ١١٤٣ و ١١٤٤ و ١١٤٥ و ١١٤٦ و ١١٤٧ و ١١٤٨ و ١١٤٩ و ١١٥٠ و ١١٥١ و ١١٥٢ و ١١٥٣ و ١١٥٤ و ١١٥٥ و ١١٥٦ و ١١٥٧ و ١١٥٨ و ١١٥٩ و ١١٦٠ و ١١٦١ و ١١٦٢ و ١١٦٣ و ١١٦٤ و ١١٦٥ و ١١٦٦ و ١١٦٧ و ١١٦٨ و ١١٦٩ و ١١٧٠ و ١١٧١ و ١١٧٢ و ١١٧٣ و ١١٧٤ و ١١٧٥ و ١١٧٦ و ١١٧٧ و ١١٧٨ و ١١٧٩ و ١١٨٠ و ١١٨١ و ١١٨٢ و ١١٨٣ و ١١٨٤ و ١١٨٥ و ١١٨٦ و ١١٨٧ و ١١٨٨ و ١١٨٩ و ١١٩٠ و ١١٩١ و ١١٩٢ و ١١٩٣ و ١١٩٤ و ١١٩٥ و ١١٩٦ و ١١٩٧ و ١١٩٨ و ١١٩٩ و ١٢٠٠ و ١٢٠١ و ١٢٠٢ و ١٢٠٣ و ١٢٠٤ و ١٢٠٥ و ١٢٠٦ و ١٢٠٧ و ١٢٠٨ و ١٢٠٩ و ١٢١٠ و ١٢١١ و ١٢١٢ و ١٢١٣ و ١٢١٤ و ١٢١٥ و ١٢١٦ و ١٢١٧ و ١٢١٨ و ١٢١٩ و ١٢٢٠ و ١٢٢١ و ١٢٢٢ و ١٢٢٣ و ١٢٢٤ و ١٢٢٥ و ١٢٢٦ و ١٢٢٧ و ١٢٢٨ و ١٢٢٩ و ١٢٣٠ و ١٢٣١ و ١٢٣٢ و ١٢٣٣ و ١٢٣٤ و ١٢٣٥ و ١٢٣٦ و ١٢٣٧ و ١٢٣٨ و ١٢٣٩ و ١٢٤٠ و ١٢٤١ و ١٢٤٢ و ١٢٤٣ و ١٢٤٤ و ١٢٤٥ و ١٢٤٦ و ١٢٤٧ و ١٢٤٨ و ١٢٤٩ و ١٢٥٠ و ١٢٥١ و ١٢٥٢ و ١٢٥٣ و ١٢٥٤ و ١٢٥٥ و ١٢٥٦ و ١٢٥٧ و ١٢٥٨ و ١٢٥٩ و ١٢٦٠ و ١٢٦١ و ١٢٦٢ و ١٢٦٣ و ١٢٦٤ و ١٢٦٥ و ١٢٦٦ و ١٢٦٧ و ١٢٦٨ و ١٢٦٩ و ١٢٧٠ و ١٢٧١ و ١٢٧٢ و ١٢٧٣ و ١٢٧٤ و ١٢٧٥ و ١٢٧٦ و ١٢٧٧ و ١٢٧٨ و ١٢٧٩ و ١٢٨٠ و ١٢٨١ و ١٢٨٢ و ١٢٨٣ و ١٢٨٤ و ١٢٨٥ و ١٢٨٦ و ١٢٨٧ و ١٢٨٨ و ١٢٨٩ و ١٢٩٠ و ١٢٩١ و ١٢٩٢ و ١٢٩٣ و ١٢٩٤ و ١٢٩٥ و ١٢٩٦ و ١٢٩٧ و ١٢٩٨ و ١٢٩٩ و ١٣٠٠ و ١٣٠١ و ١٣٠٢ و ١٣٠٣ و ١٣٠٤ و ١٣٠٥ و ١٣٠٦ و ١٣٠٧ و ١٣٠٨ و ١٣٠٩ و ١٣١٠ و ١٣١١ و ١٣١٢ و ١٣١٣ و ١٣١٤ و ١٣١٥ و ١٣١٦ و ١٣١٧ و ١٣١٨ و ١٣١٩ و ١٣٢٠ و ١٣٢١ و ١٣٢٢ و ١٣٢٣ و ١٣٢٤ و ١٣٢٥ و ١٣٢٦ و ١٣٢٧ و ١٣٢٨ و ١٣٢٩ و ١٣٣٠ و ١٣٣١ و ١٣٣٢ و ١٣٣٣ و ١٣٣٤ و ١٣٣٥ و ١٣٣٦ و ١٣٣٧ و ١٣٣٨ و ١٣٣٩ و ١٣٤٠ و ١٣٤١ و ١٣٤٢

التوكيلات البحرية

شركة محدودة المسؤولية

اصحاب بواخر استئجار بواخر توكيل بواخر ادارة بواخر



بحرنا ترفع العلم اللبناني فوق كل البحار
توكيل همزة وصل بين أوروبا والعالم العربي

والازدهار وزيادة المبادلات التجارية ، تعمل شركة أورابيا وكيلة لخطين ملاحيين عالميين هما :

• الخطوط الملاحية العالمية « فيب دوتش سيريداري روستك » D.S.R. LINES التابعة لحكومة ألمانيا الديمقراطية حيث تستقبل الشركة ما يعادل ١١٠ بواخر سنويا .

• الخطوط العالمية الملاحية « ماهارت » التابعة لحكومة المجر الشعبية وتستقبل الشركة ما يعادل ٩٠ باخرة سنويا .

قسم ادارة البواخر

انطلاقا من الصلات العملية القوية التي اقامتها شركة أورابيا في أوروبا والعالم العربي ، بفضل خبرتها الطويلة ولوجود اخصائيين عالميين لادارتها في بيروت وممثليها في الخارج ،

وحيث أن ادارة البواخر ميدان جديد بالنسبة إلى رأس المال العربي ، يسر شركة أورابيا للتوكيلات الملاحية ، بكل اعتزاز ، ان تضع امكاناتها التقنية وخبرتها الطويلة واختصاصيها في ميدان الملاحة لخدمة استثمار رأس المال العربي في الميدان البحري . ويسرها أيضا أن تعلن انها على استعداد تام للمشاركة ، مع من يرغب ، في شراء باخرة ، أو ادارتها لمصلحته أو اسداء المشورة وطريقة العمل بالنسبة إلى هذا الميدان الجديد .

أورابيا عنوان الثقة
أورابيا في خدمة الجميع
أورابيا للتوكيلات الملاحية

التلفون ٢٤٠١٨٠ - ٢٤٠١٨٢ - ٢٣١٨٢
العنوان البرقي « رابيامار »
أرقام التلكس ٢١٧٢٧ - ٢٥٨٨٨ - ٢٠٦٧٠

قسم الامتلاك

تملك الشركة ٦ بواخر شحن حمولتها الاجمالية ٣٢,٦٥٦ طن بضاعة وهي البواخر :

« أورابيا » ٥٨٠٠ طن

« أورانيا ستار » ٥٨٦٢ طن

« أورابيا سكاى » ٤٧٩٣ طن

« أورابيا سن » ٤٧٩٣ طن

« سنترال » ٥٧٠٠ طن

« سنترال ستار » ٥٧٠٨ طن

تمر بواخر الشركة عبر كل موانئ القارة الأوروبية مخررة عباب بحر الشمال وبعض الموانئ الاسكندنافية .

كما تمر في موانئ البحر الابيض المتوسط وخصوصا الموانئ العربية حيث تشكل همزة الوصل تجاريا بين الدول الأوروبية والدول العربية ، كما يدل على ذلك اسمها .

وتعمل هذه البواخر عبر البحار رافعة العلم اللبناني بكل فخر واعتزاز .

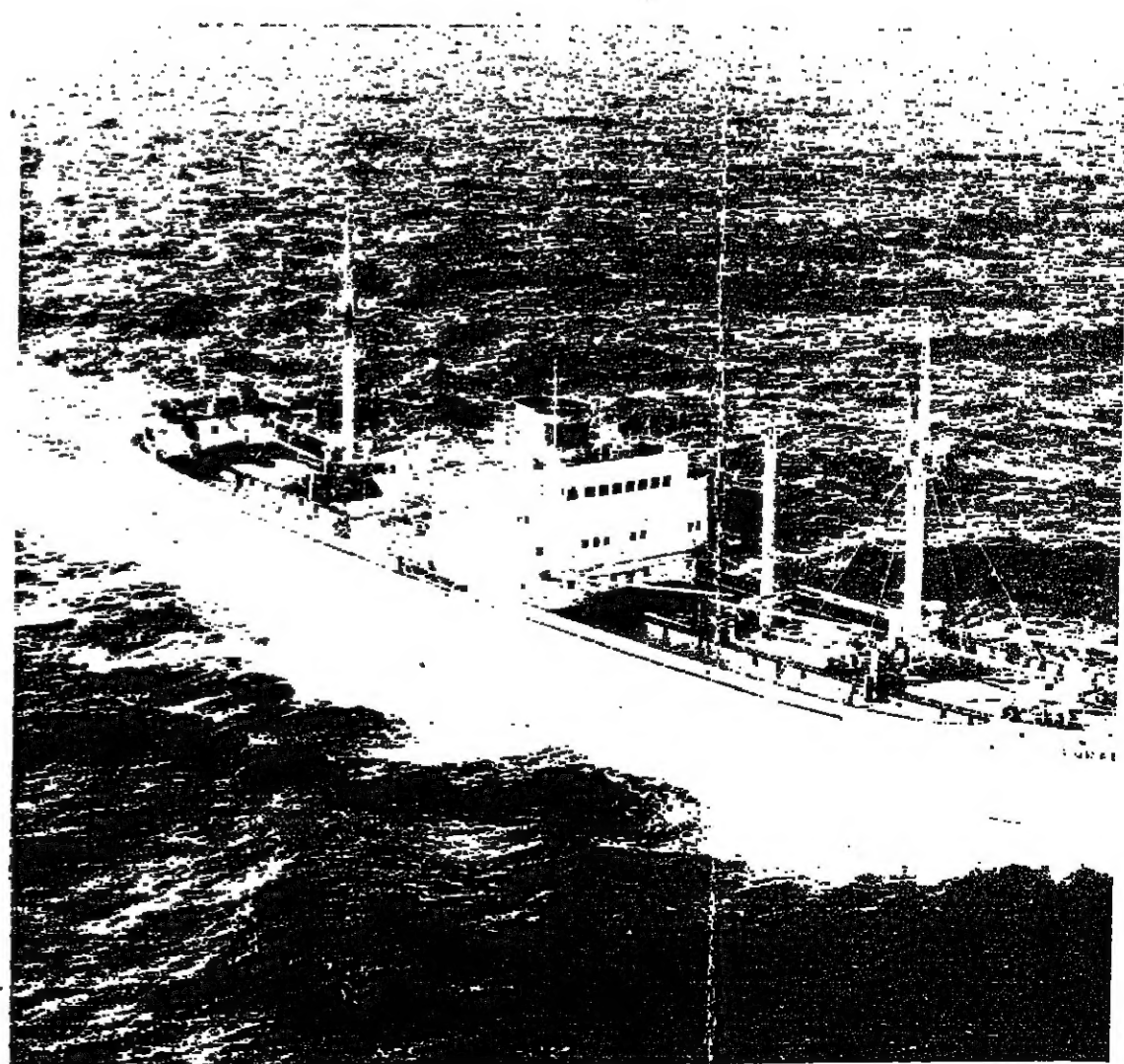
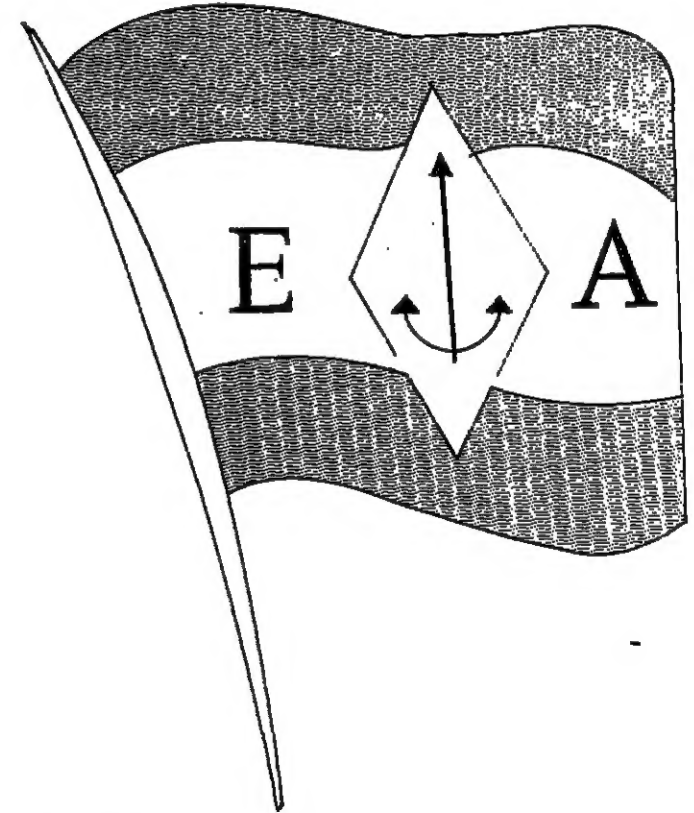
قسم الاستئجار

نظرا الى تطور أهمية الملاحة ومسيرة من الشركة لهذه الأهمية واستجابة منها لرغبة العملاء الكرام والحفاظ على جدية العمل وسرعته ، تضم الشركة قسما خاصا باستئجار البواخر ، وهي تستأجر ١٣ باخرة لمدة طويلة ذات حمولة اجمالية مقدارها ٤٢,٥٣٩ طن بضاعة .

وتنتشر هذه البواخر لنقل البضائع من وإلى موانئ بحر الشمال والبحر الابيض المتوسط والبحر الاسود .

قسم التوكيل

وانجاما مع الانطلاقة الرائعة والنجاحات المتوالية التي حققتها شركة أورابيا وتحققها ، بفضل ثقة الزبائن الكرام ورغبة منها في استمرار التقدم



الحوض الرابع بعد الخامس والسادس؟

تحت إشراف وزارة الاقتصاد - الحوض الرابع في بيروت - سنة ١٩٨٠

التي وضعها مدير مرفأ الماف في بيروت، حيث زار مرفأ بيروت في ١٢٠ ٥ أيام ووضع تقريرا في ١٢٠ صفحة. وأضاف «لو بدت بالحوض الرابع اليوم، لاحتاج إلى ٧ سنوات لينتهي».

خطر الاحكام النهائية

ورد السيد رزق الله ثابت: «أن اطلاق مثل هذه الاحكام، حول عدم الحاجة إلى الحوض الرابع اليوم، من شأنه ان يحول انظار مجزئ السفن إلى مرفأ آخر خصوصا بعد اعادة فتح قناة السويس، إذ أن حكومات الدول في شرق المتوسط تنصت عن مرفأ بيروت لتحصن مرفأها وتنتهي مناطق حرة فيها. وإذا بقيت الحال كما هي الآن، أي دون مباشرة الاستثمار في الحوض الرابع فإن مرفأ بيروت يصبح مرفأ لصيد السمك والتزلج المائي، ووجب علينا، بعدما قضينا ٢٠ سنة على المرفأ، أن نشترى صناديق تصيد السمك ونطازها نطاز من خلال على البواخر التي تجر في اتجاه بيروت».

وأضاف «أن مدير مرفأ الماف جبرار فراتك لحظ في التقرير الذي وضعه عام ١٩٧١ عن مرفأ بيروت أنه ينبغي الانتهاء من بناء الحوض الرابع في أواخر ١٩٧٥ وأن هذا الحوض يصبح مشغولا سنة ١٩٨٠ ولا يعود إليه دور يذكر وعليه، يجب أن يتم بناء الحوض الخامس خلال ١٩٨٠ ومن ملاحظات الحوض الرابع التي لحظها فراتك أنه ينبغي أن يبلغ طول أرصفته ٩٠٠ متر بينها ٢٠٠ متر لتفريغ البواخر الخفيفة والعجوب ولا يقل طول الأرصفة في أخرج الحالات عن ٧٥٠ مترا».

م. مرقص

تضارب الآراء حوله

والراء حول هذا الحوض متناقض ففي حين يعتبر السيد رزق الله ثابت أمين سر الفرقة الدولية للبحر «أن الحوض هو ضروري لاستيعاب السفن الراسية الآن خارج المرفأ وحل ٧٠ في المئة من المشكلة القائمة حاليا مما يخفف عن المستهلك اللبناني رسوم الترحال» يرى نائب رئيس لجنة توسيع مرفأ بيروت وتطويرة المهندس مالك سليم أنه ليس ضروريا التركيز حاليا على إنشاء الحوض الرابع، واهدار ١٥٠ مليون ليرة من دون دراسة «فالمشكلة الحالية ليست مشكلة ازدحام بواخر، بل هي أزمة تكديس بضائع في المرفأ والسبب يعود إلى بعض التجار يستعمل المستودعات لتفريغ بضائعهم بدلا من نقلها إلى مستودعات داخل البلد، ذلك أن رسوم التخزين داخل المرفأ هي أقل بكثير من كلفة التخزين داخل البلد، لا بل في أي مرفأ في العالم، فمما لك تجار

في الخطة السادسة

وكانت الخطة السادسة لمطمت مبلغ ٣٥ مليون ليرة تصرف بين ١٩٧٢ و ١٩٧٧ للمؤسسة العامة للتطوير والتطوير إضافة إلى تحسين المرفأ اللبنانية الأخرى. وبالفعل استحدثت شركة الكيماويات لدراسة أوضاع المرفأ والتجار وحركة النقل البحري لتضع تقريرا ذا شقين: الأول يتعلق بالطول السريع التي من شأنها التخليص من ازدحام البواخر في المرفأ وتسهيل العمليات داخله. والثاني يتعلق بتفكيك الحوض الرابع.

عشرة الماضية كان لا بد أن يرافها

دوسيع في مرفأ بيروت، فكان الحوض الثالث. وفور الانتهاء من هذا الحوض أشار المهندسون بضوء المرفأ والنقل البحري إلى ضرورة إنشاء حوض رابع في أسرع وقت إلا أن هذا المشروع لم يحقق، ويات المرفأ في حاجة الآن إلى ثلاثة حوض رابع وخامس وسادس.

عام ١٩٧٧ بلغ عدد السفن البخارية التي دخلت مرفأ بيروت ٢٠٠٢ بواخر في مقابل ٢١٨٧ باخرة عام ١٩٧٢، وكان هذا العدد ١٩٠٠ باخرة عام ١٩٥٨.

وعلى رغم النقص في عدد البواخر زادت حدة الازدحام في المرفأ خلال العام ١٩٧٣ بالنسبة إلى ما كان عام ١٩٧٢. وزاد حجم البضائع المرفقة في المرفأ عام ١٩٧٣ بنسبة ٢٤٧ في المئة عما كان عام ١٩٥٨ في حين تضاعف حجم البضائع المرسونة منه.

أما الركاب فيجتاز عدد المفاعرين منهم عدد القاطنين فارتفع عدد هؤلاء من ١٣٠ ألفا عام ١٩٥٨ إلى ١٢٢ ألفا عام ١٩٧٣ ثم انخفض إلى ١٠٠ ألفا عام ١٩٧٣. كذلك ارتفع عدد المفاعرين من ١٥٧ ألفا إلى ٥٨٨ ألفا في الفترة نفسها ثم انخفض إلى ٤٤٨ ألفا عام ١٩٧٣ بسبب أزمة ايار وحرب تشرين الأول. وهذه الزيادات التي طرأت على حركة مرفأ بيروت، خلال السنوات الست

نماذج من بعض الزيادات

ما زالت جمعيات مجزئ السفن في العالم تفرض رسوما إضافية على شحن البضائع التي مرفأ بيروت، ثلاثة أسباب رئيسية يفصلها هذا الجدول:

الزيادة المئوية / البلد	مصر	إيطاليا	بحر الشمال كندا	البحر المتوسط	البرازيل	الارجنتين	لندن	هامبورغ وانغز
تأمين ضد أخطار الحرب	٣٥	٣٥	٣	٣٥	٣٥	٣٥	٤	٧٥
زيادة أسعار التزويذ	٣٠	٣٠	٤٠	١٤	١٤	١٣	١٥	٣٥
زيادة بسبب الازدحام	٦٠	٦٠-٣٥	٢٠	—	١٥	٢٠	٣٥	٤٠
المجموع (%)	١٢٥	١١٥-٩٠	٧٣	١٤	٦٢	٤٠٥	٤٤	٧٢٥

أثر الزيادات في الرسوم على وضع الشحن إلى بيروت

لا تنجز أي عمل مهم». وقال أن سعر طن الفول أوصل زاد ٥٠٠ ٪ بعد حرب حزيران. وأن بقاء الأزمة سيجعل شركات ملحة عدة على تفريغ حمولتها في أثينا أو كريت أو قبرص أو الاسكندرية وأوضح مدير مكتب شركة ابراهيم نقاش وشركاه السيد أمين بركات «أن الازدحام كان له تأثير مباشر على: (١ - إضافة أعباء جديدة على

الشحن اللبناني. ٢ - تراكم البضائع على أرصفة المرفأ وإهمال كميات منها وتركها تحت المطر، مما الحق بها أضرارا كبيرة خصوصا السورق والحبوب والأقمشة، وأدى إلى رفع بيعها في الأسواق. وقدر الزيادة الإضافية على أجرة الشحن بـ ١٤ ٪ من جهة أخرى راغقت هذه الزيادة في أجرة الشحن البري مما أدى إلى شل حركة الترانزيت في الفترة الأخيرة حيث بلغت هذه الزيادة ٢٥ في المئة».

وتابع أدمون فوري، صاحب وكيل بواخر لبنانية وأجنبية: «أن الزيادات بلغت ١٠٠ في المئة بسبب الازدحام و ١٥ في المئة تأمينا للحرب ٢٠ في المئة بدل ارتفاع أسعار النفط واعتبر أن بناء العنابر من شأنه حل المشكلة وشكا «من الوساطة التي تلعب دورها في إدخال بعض البواخر لتفريغ حمولتها قبل غيرها». واقترح تحديد عدد البواخر التي يمكن استقبالها وتساؤل عن أسباب استمرار المرفأ على حالته الحاضرة وهي التي تهدد مكانته الاقتصادية في المستقبل. «فهم اليوم مثلما كانت مرفأ أوروبا عام ١٩٢٠». ووضع اليوم على شركة المرفأ التي تتوافر لها الامكانيات المادية ولكنها

الزيادات التي تسبب فيها ازدهار البواخر في المرفأ، والتي اشافتها شركات الشحن إلى رسومها المقررة إلى بيروت، كانت لها تأثيرات سلبية على حجم البضائع المستوردة وعلى عدد الرحلات التي تقوم بها البواخر ومن ثم على المستهلك اللبناني. وسأل «التجار اللبناني» عددا من وكلاء البواخر اللبنانية والأجنبية من مدى تأثير هذه الزيادات على الأوضاع في المرفأ وحصل على الآتي:

قال رئيس الفرقة الدولية للملاحة السيد موريس مرقدة «أن الازدحام إذا استمر من دون معالجة جذرية خصوصا أجرة تفكيك المشاريع المقترحة كالحوض الرابع، فإن عواقبه تهدد مركز المرفأ وتفقد أهميته في المنطقة. إذ أن انتظار البواخر بين ١٥ و ٣٥ يوما ليأتي دورها وتفريغ حمولتها من شأنه خفض رحلات البواخر والحفاظ على

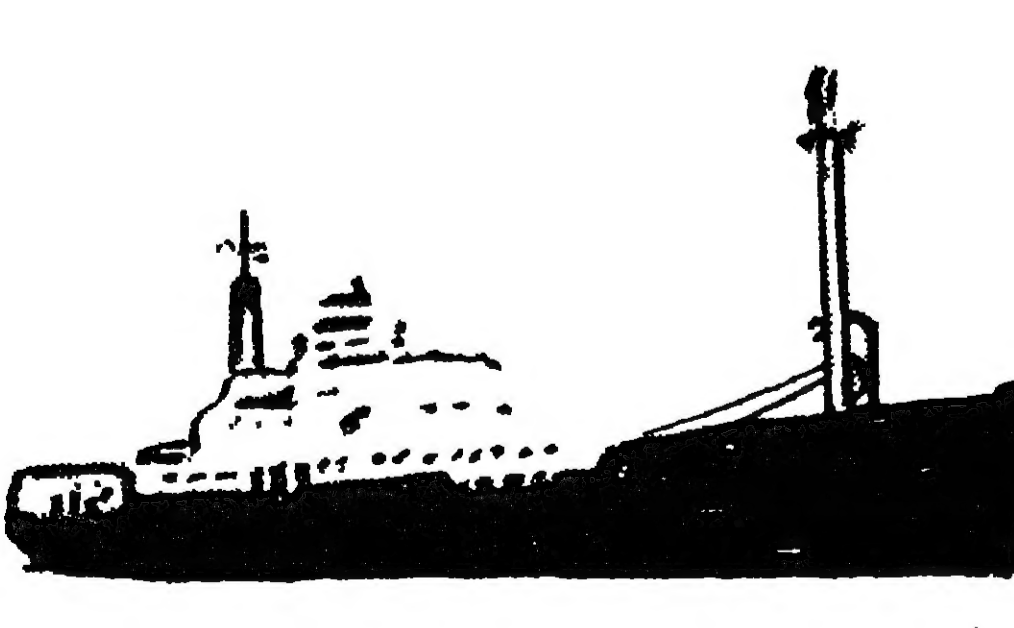
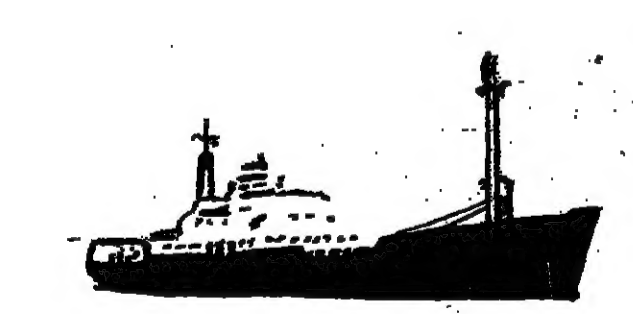
شركة فؤاد خياط

نواة الاسطول البحري اللبناني

رحلات منتظمة

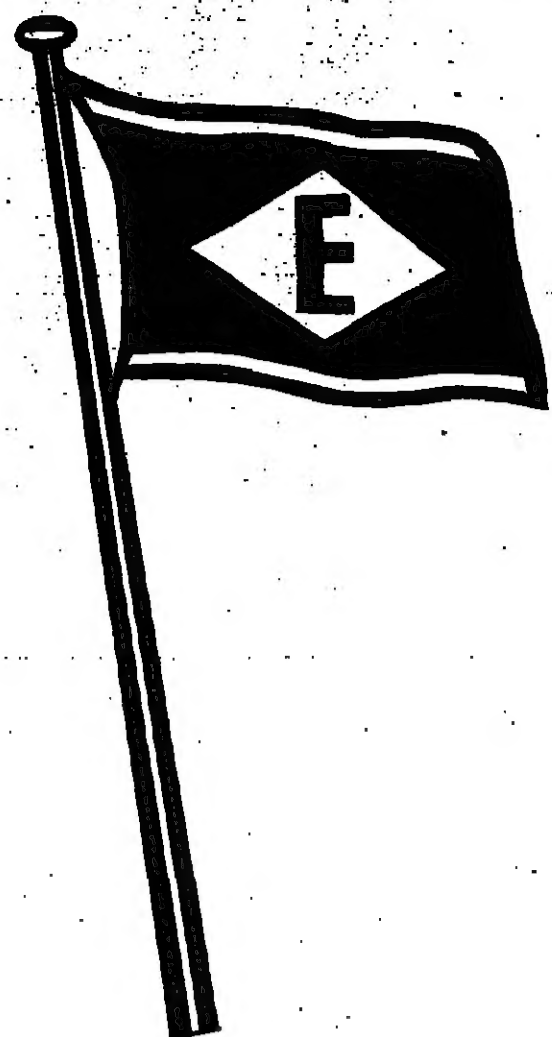
إلى البحر الأحمر - البحر الأسود

رومانيا - بلغاريا - تركيا

شارع الارز - ص.ب ١٤١٦ - ت ٢٢٨٢٦٠ - ٢٢٨٥١٣ - ٢٩١٩٢٨

HELLENIC LINES LIMITED



PIRAEUS - GREECE

FAST, DEPENDABLE and REGULAR SERVICE

FROM

U.S. GULF & NORTH ATLANTIC PORTS

New Orleans — Houston — Baltimore — Philadelphia — New York

ALSO CALLS :

Baton Rouge — Panama City — Galveston — Hampton Roads

U.K./CONTINENT — BEIRUT SERVICE

London — Antwerp — Hamburg — Bremen — Rotterdam

EAST AFRICA — BEIRUT SERVICE

Mombasa — Dar es Salam — Beira — Lourenço - Marques — Durban — Capetown

TO BEIRUT AND VICE VERSA

For any further information please contact

GENERAL AGENTS :

MICHEL SEHNAOUI & FILS S.A.L.

P.O.Box 122 — Telex: 20977 LE — Phones : 221710 - 221711 - 221712 - Beirut-Lebanon

أمين غزاوي و اولاده

وكلاء بواخر
شحن جوي
تأمين بحري
مراقبة بضائع

العنوان التلغرافي : راوند
التلفون : ٢٢٠٩٨٠ ٥ خطوط التلكس ١٧٣٠

شارع المرفأ - بيروت

المكينة أو من مراد بيروت
جمعية أصحاب السفن : انطلاقا
من هذه المشاكل والصعوبات تنادي
عدد من أصحاب السفن اللبنانية
إلى تأسيس جمعية لهم عام ١٩٦٩
أطلق عليها اسم جمعية « أصحاب
السفن اللبنانية » أخذت على
عاتها الدفاع عن مصالح أصحاب
السفن وهمايتهم من الممارسات
غير المشروعة والعمل والتنسيق مع
السلطات المختصة بغية تحسين
وسائل النقل البحري
وتأسست الجمعية بإدارة من
السادة :
فؤاد خياط رئيسا ومحمد مسقاوي
نائباً للرئيس وأبو غراوي أميناً
للسر ووائل نبطية أميناً للصندوق
وأديل زاروي وجيب غرسون
عشوين
وتعمل الجمعية على إبراز دور
الاسطول البحري في ضوء تزايد
أهمية مرفأ بيروت كمرافئ أساسي
لبنان والبلد العربية
وقامت الجمعية بنشاطات عدة
وسجلت كثيرا من الطالب أبرزها:
١ - إلقاء الرسم للصحفيين على
البحر من جراء مخاطر الحرب
٢ - إلقاء على محاولة وضع
شريعة دخل على أصحاب السفن
اللبنانية
٣ - تأمين المحرقات من مادة
الغاز أول للسفن اللبنانية بأسعار
مخفضة
٤ - السعي إلى تأمين المحرقات
من مادة الفول وأويل بأسعار مخفضة
كلها
التطلعات المستقبلية
ولدى الجمعية تخطيطات مستقبلية
تتكف عن دراستها ووضعها موضع
التفكير من أمثالها :
- العمل على تأسيس خطوط
منظمة لإيصال السفن اللبنانية
إلى مرفأ اميركا الشمالية
والجنوبية وأفريقيا الغربية
والوسطى
- وضع مخطط لإرسال سفن
سياحية إلى الاسطول لنقل الركاب
أسوة ببقية الاساطيل الأجنبية
الآخرى
كما تطلب تحقيق الاتي :
١ - تخصيص مرافق للتصليحات
داخل المنطقة الحرة لتأمين أعمال
تصليح قطع السفن اللبنانية
وصيانتها
٢ - إعطاء السفن اللبنانية
أفضلية في التفرغ وتخصيص
عناير خاصة بأصحابها ، وفخف
رسم المرسد
٣ - تعزيز المدرسة البحرية في
المدرسة الأهلية
٤ - إنشاء حوض جاف في مرفأ
بيروت لصيانة السفن نظرا إلى
قيمتها الاقتصادية الكبرى
راحت بوزكي

حولتها ٣٠٠٠ طن محتاج إلى ٣٠
عامل على منها (أ و في العناصر
المهنية والفنية المتخصصة في شؤون
البحر إضافة إلى العمال الذين
يستوعبهم الاسطول في ورش
التصليح التابعة له أي مختلف
القطاعات البحرية التي تدور في
فلك المائدة البحرية
مشكلاته وصعوباته
والواقع أن الاسطول التجاري
على رغم التطور الملحوظ الذي حققه
الاستثنائات ، ما زال يواجه صعوبات
كثيرة ويعاني مشكلات أساسية
باتت تشكل موانع أساسية تحد
من إمكان تحقيق مزيد من التقدم
ولعل أبرز هذه المشاكل وضع
مرفأ بيروت في شكل عام وما
يعانيه من ازدهار تفرغ وازدحام وما
يلتج عنها من مضاعفات لا تحصى
الاسطول البحري فحسب بل شيء
إلى المائدة البحرية والتي سمعة
المرفأ عالميا
كذلك يعاني الاسطول مشكلة عدم
حماية المائدة اللبنانية وتنظيمها
ومنع المنافسة غير المشروعة التي
تواجهها إضافة إلى انخفاضه الذي
تتطلبه البنية التحتية والمخرجة
والاسطول اللبناني لا يتمتع بأي
تسهيلات أو إعفاءات سواء من
الضريبة دخل على أصحاب السفن
اللبنانية
٢ - تأمين المحرقات من مادة
الغاز أول للسفن اللبنانية بأسعار
مخفضة
٤ - السعي إلى تأمين المحرقات
من مادة الفول وأويل بأسعار مخفضة
كلها
التطلعات المستقبلية
ولدى الجمعية تخطيطات مستقبلية
تتكف عن دراستها ووضعها موضع
التفكير من أمثالها :
- العمل على تأسيس خطوط
منظمة لإيصال السفن اللبنانية
إلى مرفأ اميركا الشمالية
والجنوبية وأفريقيا الغربية
والوسطى
- وضع مخطط لإرسال سفن
سياحية إلى الاسطول لنقل الركاب
أسوة ببقية الاساطيل الأجنبية
الآخرى
كما تطلب تحقيق الاتي :
١ - تخصيص مرافق للتصليحات
داخل المنطقة الحرة لتأمين أعمال
تصليح قطع السفن اللبنانية
وصيانتها
٢ - إعطاء السفن اللبنانية
أفضلية في التفرغ وتخصيص
عناير خاصة بأصحابها ، وفخف
رسم المرسد
٣ - تعزيز المدرسة البحرية في
المدرسة الأهلية
٤ - إنشاء حوض جاف في مرفأ
بيروت لصيانة السفن نظرا إلى
قيمتها الاقتصادية الكبرى
راحت بوزكي

بمساهم في المحافظة على القدر في
الداخل والخارج
ولعل أهم ما يقوم به الاسطول
التجاري هو الدور الذي يمثله أثناء
الازدهار أو خلال الظروف الصعبة
التي قد تصف بالبلد بين حين
وأخر ، وأكد دوره لبنان خلال حربي
٦٧ و ٧٢ ، فقد وضعت السفن
اللبنانية نفسها في تصريف
القطاعات الاقتصادية أثناء أزمة
المضادة
وتجدر الإشارة إلى أن أصحاب السفن
اللبنانية وضعوا أحدي بواخريهم
(قادي) في تصريف الصناعات
اللبنانية لتأمين نقل بضائعهم من
لبنان إلى بلدان الخليج العربي ،
أبان الأزمة المكونة
يضاف إلى ذلك أن وجود
الاسطول التجاري يساهم في خلق
مجال آخر للقيام بخدمات الصناعات
الميكانيكية البحرية ومؤسسات
البحري وغير ذلك
أما على الصعيد الاجتماعي فإن
الاسطول التجاري يؤمن مجالات
كثيرة لتوفير اليد العاملة سواء
في مكاتب الشركات أو في طاقم
ملاحي بواخرها (البافرة التي تبلغ

أصاحب السفن اللبنانية
شبكة تلف العالم
ويؤمن الاسطول اللبناني شبكة
من خطوط تيرت مرفأ بيروت
بمعظم مرفأ العالم وتحتوي شحن
مختلف البضائع المستوردة منها
والمصدرة
أما الخطوط المنتظمة التي تؤمنها
السفن اللبنانية فهي :
١ - خط من بيروت إلى مرفأ
أوروبا الشمالية (غرغور)
٢ - خط من بيروت إلى مرفأ
البحر الاسود ورومانيا وبلغاريا
(فؤاد خياط)
٣ - خط من بيروت إلى مرفأ
أوروبا الشمالية وألمانيا الشرقية
(شركة أرابيا)
٤ - خط من بيروت إلى ليبيا
ومرفأ أفريقيا الشمالية (شركة
الريف)
٥ - خط من بيروت إلى مرفأ
مع معظم مرفأ العالم
دور الاسطول في الاقتصاد
اللبناني : يمثل الاسطول البحري
اللبناني دورا مهما سواء على
الصعيد الاقتصادي أو الاجتماعي
فعلى الصعيد الاقتصادي ، يؤمن
الاسطول عمليات استيراد البضائع
وتصديرها عن طريق شحن هذه
البضائع من مرفأ بيروت واليه كما

الاسطول البحري اللبناني : ٥٣ باخرة على خطوط

البحري اللبناني مرحلة جديدة .
وكانت أول باخرة لبنانية عبرت
قناة السويس بعد حرب ١٩٥٢ هي
باخرة استأجرتها شركة أمين
غراوي وأولاده وأسمها « مرسيس »
٢ - في أواخر الخمسينات بدأت
مرحلة شراء السفن وتطوير
الرحلات البحرية خارج البحر
المتوسط وتفتحت للبنانيين آفاق
جديدة بعد نجاح رحلاتهم في نطاق
العالم العربي
وكانت نواة الاسطول اللبناني
بواخر شركة فؤاد خياط التي سبرت
رحلت إلى البحر الأحمر والبحر
الاسود ورومانيا وبلغاريا وتركيا
واستمر الاسطول البحري اللبناني
في التطور والتمدد حتى بلغ عدد
بواخره اليوم من مختلف الأحجام
٥٣ مسجلة في سجلات جمعية

على شكل مراكب خفيفة متوسط
موتورها ١٠٠ طن ١٥٠٠ طن يتم
صنعها محليا في بيروت وطرابلس
وصيدا
وكانت رحلات هذه المراكب تقتصر
آنذاك على خطوط تربط بيروت بكل
من اللندنية وبيروت سعيد وقبرص
وفلسطين
ويذكر أنه كان لهذه البواخر دور
مهم أثناء الحرب العالمية الثانية إذ
كانت تتولى تأمين المواد الغذائية
لبنان في الوقت الذي انعدم وجود
السفن الأجنبية ، وغالبا ما كانت
هذه البواخر تعرض ، نتيجة هذا
الدور ، بمصادرات من الجيش
الفرنسي من أجل تأمين المواد
الغذائية لرجالها
لبنة الاسطول البحري : ومنذ
مطلع عهد الاستقلال دخل الاسطول

بين اللبنانيين والبحر المتوسط
بسلات ود قديمة وعلاقات صداقة
قيمة ، تعود جذورها التاريخية إلى
عهد الفينيقيين الذين كانوا يبادون
تجار هذا النشاط ورواد بحره
إبراهيم
الاسطول التجاري اللبناني ، وكل
عمل في لبنان ، بدأ صغيرا ثم نما
تطور حتى غدا جديدا يحمل اسم
الاسطول البحري اللبناني
كيف نشأ هذا الاسطول ؟ وكيف
تطور وما هو الدور الذي يمثله في
خدمة الاقتصاد اللبناني ؟ ثم ما
هي مشاكله وما هي حلولها ؟
زمن المراكب الخفيفة
نشأة الاسطول : في أوائل
الخمسينات بدأ الاسطول اللبناني

ما هي في رأيكم الوسائل
الممكنة لتعزيز قطاع الملاحة
البحرية وتوسيع دور الاسطول
التجاري اللبناني ؟
ج - هناك وسائل عدة مطروحة
لتعزيز قطاع النقل البحري
يمكن ذكر أهمها :
أولا : لجهة تطوير المرفأ :
يجب التفكير في إنشاء
المرفأين الخامس والسادس
وعدم الاكتفاء بالتخطيط لإنشاء
المرفأ الرابع مع التمسك على
السرعة في التمام التوسيع
الاربع لاستفاد منه في أقرب
وقت ، هذا إذا شئت تجديد
مرفأ بيروت الأرصات المائدة
والطيرة خصوصا أنه يمر
بفترة ازدهار وانخفاض التي
تصل إليه ترداد يوما بعد يوم
ثانيا : لجهة توفير المرافق
الأسراع في إنشاء معهد خاص
بتدريب الملاحين اللبنانيين
وإعدادهم على أعلى مستوى أو
عن طريق الاستعانة بخبرة بعض
الدول التي تملك أساطيل بحرية
كبيرة وتعلم في فن الملاحة
البحرية أو محاولة التعاقد مع
مدرسين أكفاء للتدريب في

ما رأيكم في المرفأ وازدحامه ؟

خياط : دور المائدة البحرية
بارزا في خدمة الاقتصاد ، وجب
على السلطة العمل في أقرب
وقت ممكن لإنشاء « مجلس
النقل البحري » أسوة بمجلس
الطيران المدني على أن يتمتع
بملاحيات تسميتها الخدماء
الازمة واتخاذ التدابير الناجمة ،
ويوضح في تصريحه جهاز من
الإحصائيين ، على أن يضم
مثلا دائما عن جمعية أصحاب
السفن اللبنانية
أن لهذا المجلس المقترح ،
أهمية كبرى نظرا إلى كون لبنان
بلدا مستورا أكثر منه مصدرا
وتناتا بهذا المجلس - في حال
إنشائه - عملية مراقبة تسجيل
البواخر ، بحيث لا تسجل السفن
التي ترفع العلم اللبناني والتي
تكون ملكيتها لأجانب ، وكل ما
تفعله هذه البواخر هو دفع بعض
الرسم الطفيف كل سنة لتجديد
تسجيلها ، وتولي هاربة عندما
يكون البلد في حاجة ماسة إليها
ومن شأن هذا التدبير المحافظة
على الاسطول التجاري اللبناني

ما هي نظرتكم
المستقبلية إلى النقل البحري
والاسطول التجاري اللبناني ؟
وما هي التطلعات المستقبلية
على مرفأ بيروت في حال
استئناف الملاحة في قناة
السويس ؟
● لا شك في أن المائدة البحرية
مثلت دورا بارزا في تنمية
الوضع الاقتصادي ، وحقق
نجاحات باهرة في كل القطاعات ،
أما في قطاع النقل البحري فقد
حققت هذه المائدة إنجازات
مهمة ، نظرا إلى طموح العاملين
فيه ، وعلى رغم المنافسة التي
يعرض لها وعدم اليد السلطة
له كغير اهتمام ، وعلى سبيل
المثال ، أن الاتفاقات التجارية
المقودة بين لبنان والبلدان
الشرقية تشد يوما بآخر
هي لا تحظى بالأفضلية في النقل
المتبادل لبواخر تحصل على
البلدين
والأما ما أرشد أن تحقق لهذا
القطاع التقدم وتجنبه عنصرا

١ - الاسراع في إتمام الحوض
الاربع
٢ - العمل جديا على تطوير
كل من مرفأ صيدا وطرابلس
لتعظيمهما من استقبال السفن
الكبيرة وبالتالي تخصيص كل
مرفأ بمحامل أو تفرغ أنوع
خاصة من الأصناف كان يكون
مرفأ طرابلس مخصصا بتفريغ
البضائع المحملة حديثا وفوتها
ومشتقاتها فضلا عن شحن
القوسفات ومرفأ صيدا يمكن أن
يتحول إليه قسم من التصنيع
الكيميائي القائم في مرفأ
بيروت ، وأن تتحسن منه كل
صادرات لبنان من الفاكهة
والمنتجات
٣ - بناء مستودعات جديدة
لإستيعاب الكميات الكبيرة من
البضائع
٤ - بناء حوض صياحي حديث
ومستقل لأن السفن السياحية
لها أفضلية التفرغ
عثمان مكايي
رئيس مجلس إدارة شركة
التفرغ اللبنانية

ما هي في رأيكم أسباب
الازمة ؟ وما هي التطلعات
بحل أزمة المرفأ ؟
● لا شك في أن الأزمة التي
يعانيها مرفأ بيروت ليست
جديدة على رغم كبر حجمها ،
فهي تتكرر كل سنة ، خصوصا
عند حلول الأعياد ، وفي موسم
الضياء بين كانون الأول وكانون
الثاني ، لكن الحجم الذي أخذته
هذه السنة يعود إلى أسباب
عدة أبرزها :
١ - تعطيل سبعة أيام خلال
فترة الأعياد مما شل شركة
المرفأ
٢ - عدم وجود عناير كافية
لإستيعاب الكميات الكبيرة من
البضائع
٣ - أقبال التجار اللبنانيين
على شراء سوكات ضخمة من
المواد والسلع ، خصوصا بعد
ارتفاع الأسعار في بلاد المنشأ
ولجوها إلى مرفأ بيروت الذي
لم يكن مستعدا لاستقبال هذه
الكميات
أما الوسائل المقترحة لحل هذه
الأزمة فيمكن تلخيصها بالاتي :

١ - الإسراع في إتمام الحوض
الاربع
٢ - العمل جديا على تطوير
كل من مرفأ صيدا وطرابلس
لتعظيمهما من استقبال السفن
الكبيرة وبالتالي تخصيص كل
مرفأ بمحامل أو تفرغ أنوع
خاصة من الأصناف كان يكون
مرفأ طرابلس مخصصا بتفريغ
البضائع المحملة حديثا وفوتها
ومشتقاتها فضلا عن شحن
القوسفات ومرفأ صيدا يمكن أن
يتحول إليه قسم من التصنيع
الكيميائي القائم في مرفأ
بيروت ، وأن تتحسن منه كل
صادرات لبنان من الفاكهة
والمنتجات
٣ - بناء مستودعات جديدة
لإستيعاب الكميات الكبيرة من
البضائع
٤ - بناء حوض صياحي حديث
ومستقل لأن السفن السياحية
لها أفضلية التفرغ
عثمان مكايي
رئيس مجلس إدارة شركة
التفرغ اللبنانية

١ - الإسراع في إتمام الحوض
الاربع
٢ - العمل جديا على تطوير
كل من مرفأ صيدا وطرابلس
لتعظيمهما من استقبال السفن
الكبيرة وبالتالي تخصيص كل
مرفأ بمحامل أو تفرغ أنوع
خاصة من الأصناف كان يكون
مرفأ طرابلس مخصصا بتفريغ
البضائع المحملة حديثا وفوتها
ومشتقاتها فضلا عن شحن
القوسفات ومرفأ صيدا يمكن أن
يتحول إليه قسم من التصنيع
الكيميائي القائم في مرفأ
بيروت ، وأن تتحسن منه كل
صادرات لبنان من الفاكهة
والمنتجات
٣ - بناء مستودعات جديدة
لإستيعاب الكميات الكبيرة من
البضائع
٤ - بناء حوض صياحي حديث
ومستقل لأن السفن السياحية
لها أفضلية التفرغ
عثمان مكايي
رئيس مجلس إدارة شركة
التفرغ اللبنانية

مؤسسة هبال ، بلايش وشركاهم (لبنان) ش.م.ل.
رأس المال المدفوع يكمله ١٠٠.٠٠٠ ل.ل. مأذون لها بموجب الترخيص رقم ٢٤٢٣
طابع المرفأ - بناية فياض - بيروت - لبنان
كما « فنانكور » بيروت - طرابلس - صيدا - التللكس : ٢٠٥٧
البريد : ٣١٢ - صندوق البريد : ٣١٢٢ س.ت.ب. الرقم ٥١٠٤

AGENTS FOR

'arrow line' 'the london assurance'

SHIP'S AGENCIES
CHARTERING
SHIPPING & FORWARDING
INSURANCE AGENTS & SURVEYORS

سوكولدينز SOCO LINES

VADUZ - LIECHTENSTEIN

فادوز - ليشتنشتاين

الخط المنظم من بيروت الى

افريقيا الغربية

ذهاباً واياباً رأساً من دون توقف إلى المرافئ الآتية:

مونروfia - لاغوس - تيمبا - بتسكورادي - فريتاون
بواخر حديثة مع غنابرمبردة

للاستعلامات والحجوز يرجى الاتصال بالوكلاء العاملين:

Solinter

سولانتر

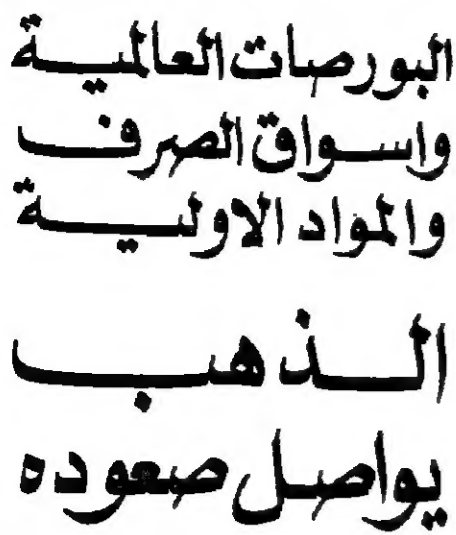
جادة شارل حلو، بناية بيبيلوس، المطابق الثالث، بلوك ٨. الهاتف (٢٥٥٦١) - (٢٥٦٤٧٠) - (٢٤١٦٦) - (٢٥٩٩٢٩)
التللكس ٢١١٣٣ - سولينت ص.ب ٧٦٣٣ بيروت - لبنان.

شركة جزائري وشعار وشركاؤهم ش.م.م.

- ٢٥ سنة في حقل النقل البحري والبري الدولي
- اخصائيون في نقل المشتلات وكل أنواع البضائع
- وكلاء عامون للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة (CNAN)
- خط بحري دولي يربط بيروت بموانئ شمال افريقيا
- وفرنسا وايطاليا اضافة إلى الاسكندرية وقبرص اللاذقية
- باخرة شحن حديثة تتحرك كل ٧ أيام من الموانئ المذكورة وتعود إليها
- مراسلون ووكلاء في انحاء العالم
- خطوط برية بطريقة الترانزيت الدولي السريع من بيروت إلى المملكة العربية السعودية (الدمام - الخبر - جدة - الرياض) والكويت والبحرين وقطر والدوحة وديني وابوظبي ومسقط والشارقة ورأس الخيمة.
- للشركة فروع في الخليج العربي ودولة الامارات العربية وذلك حفظاً على مستواها ومصلحة زبائنهم.

ملاحظة: مستودعات لتخزين البضائع

شركة جزائري وشعار وشركاؤهم ش.م.م.
الرفاء، ملك توفيق ربيع واولاده. بيروت - لبنان - التللفون (٢٩٤٤٨) - (٢٩٦٤٥٣) - (٢٥٧٥٦٥)
التللكس : ٢٠٨٣٤ برقيي: غابو ص.ب ٥٢٥١



التصريح الذي كان في يد باغدي
السعودي في وقتئذ السيد اسماعيل
فهمي وزير الخارجية المصري
أن لديه أخباراً مهمة ستفعلها
التي الرئيس ميجكوفسكي «أما في
أول من ألقى النظر على أبي الجواب
فارتفع وقشّر «داجون» «السماعي»
في أول سترين 10 نقطة - لكن
الاستمرير في دورته ميجكوفسكي
خارجين على وجه تسجيل الجزيئات
التجاري الأمريكي للفصل الرابع من
في عام 1977 قلقت أكيرا «ويجنسا
أرغفت اسمها اسمها أكيرا «ويجنس
التي «ويجنس» أنفقت اسمها
تجسّر اسمائنا لكن دون دون دون
وأفقت اسم فور «ويجنس» فور
و «آي» أم «ويجنس» أول
وتسككو «ويجنس» علي
اسمها»

في لندن ما زالت اسهم مناجم الذهب الأكثر جديدا للمستثمرين بسبب ارتفاع أسعار البعدين الصفير • وبينما سجلت أسهم الصناعات وأسهم شركات النفط السبوع الماضي خفضا في أسعارها بسبب هبوط أسعار البعدين • عادت وارتفعت هذه الاسهم على اثر اعلان الكثير من المستثمرين ان المعافين هناك من العمال في الفوز في الانتخابات العامة • وبينما ارتفعت

الصناعات : ٥٠ × ٨٠ × ٥٠ والمكان
عوارات .

٦,٥ مليارات

الكلاب والقطط الغالية ، مثلا ، بينما هي
الأمم الغنية يتجهز الخلق إلى
الكساليات وهو أقرب منها ويضلل
حيزا مهما في أنماط استهلاك
في أي حال ، وبها هي من أمر
الفاقر. في المداخل القومية وفي
اشتهرت طرق العيش ، تبقى العوة
تلمس بين أهم غنية وأهم
فقيرة حقيقة ، وهي عار هنا
المصر .

في ضوء هذا الواقع ، يمكن القول
إن الألمان وحده هو السبيل إلى



مقام : ١٨٥٠ : ٩٠ x ٥٠ والمكان
سار لمتة *

٢ مليوناً وفي السنة



تجارية القرن : ٦ او ٧ وربما ٨
ملواريات ١٠٠
اولا : مساهمة مواليد السنوات
سابقة في الاكثر من عدد السكان

سنة من بعد : ٧-٥ : ٥٠ والساكن
مليوناً

قبل ألفي سنة كا

توقعت منظمة العمل الدولية
يصل تعداد سكان الأرض
آخر القرن إلى ما يراوح
بين ٥ و ٧ مليارات

بداية تسراوح بين مليارات...
ثلاثة مليارات على تسادهم
حالي البالغ أربعة مليارات .
ل تبقى موارد الأرض كافية
ل تعلم هذا العدد الهائل من
ناس عند نهاية القرن ...
أمكن ذلك في خلال الربع
أول من القرن المقبل ، فماذا
الربع الثاني أو الثالث ؟

۱۱

2

توقعت منظمة العمل الدولية أن يصل تعداد سكان الأرض أواخر القرن إلى ما يراوح بين 70-75 مليونا ، وقلص منه عدد من مليار نسمة أول القرن التاسع عشر قفر عدد سكان الأرض مطلع القرن العشرين إلى مليار.

ومن ملوّد جديد في حاجة إلى تغذية • بقدر ما تميز طريقة العيش ومتوى العيشة • ففي الأمم الأكثر فقرا لا يمكن الدخل أن يستجيب • في أي حال • إلا الحاجات الأساسية

في العالم العربي اليوم • وهناك مشكلة الغذاء • وهناك

فلا نستغرب • إذا • أن مناطق عدة

مليود جديد في حاجة إلى تغذية • بقدر ما تميز طريقة العيش ومتوى العيشة • ففي الأمم الأكثر فقرا لا يمكن الدخل أن يستجيب • في أي حال • إلا الحاجات الأساسية

مشكلة المدارس، في تقدير الخبراء، هي زيادة عدد الأطفال الذين دون الـ 10 أعوام في سن التحاقهم بالمدارس، ٤٥٠ مليوناً منهم ٤٠٠ مليون في المناطق الريفية حيث نسبة الولادات أعلى ما تكون.

وعلى رغم النمو والتطور العلمي والتكنولوجي والتقدم الاجتماعي، هناك الآن ملايين الأطفال لا يعرفون المدارس ولا يعرفون الكتابة.

وما أضحى؟ ماذا عساه أن يسكن؟

...والإنسان الآخر
والأيوم ، ماذا أتتوم في الثالث
خير من القرن العشرين ؟

في
الاول
واذا
الناس
لاطعم
فهل
الحال
وثلاث
بزياد

وماذا عن التقديرات الصحية والخدمات العامة ؟
في العالم العربي مثل مطلوب إلى نهاية مليار منزل جديد من الآن إلى نهاية القرن ، ألا أكان في إمكان توفير آلاف المليونين في المراءه - ووجه القصور اتسكاني المتزايد يحتاج إلى ٧٠٠ مليون منزل و ٠٠٠ ... والتقديرات الصحية كذلك ، وشعها رهيب ، ففي تانزانيا ، مثلا هناك واحد لكل ١٠ آلاف نسمة في قبائل طيبة عدد لا كذا ١٠ ألفا في

بزيادة مليارين ٢٥٠ مليوناً عما
ما في مطلع هذا القرن ،
كثيرة مليارات ونصف مليارات كثيرة
أحدث أبحار طوفان وأقاصيت
أضحاها دولا مسقلة وأقاصيت
دنيا
مهمان على القضاء على الفقر
وهو ان الله انفسا اخر الانسان
يوم ، حلمه أن يبتني حياة أفضل
ليال طامعة ، فهل يحقق الحلم
تتشعب سواورد الأرض ويتعدد
سواء ؟

حيث
احص
الوض
يمعط
الحافة
ومعا
على
ثقلها
من

الذين يفتخرون بأنهم
الروحانيون ولكن لا يهتمون
بالناس الذين هم في حين
الوقت في البرية ، في حين
أن النسبة في البائسين المتعطشة هي
طبيب واحد عادة لكل ألف نسمة.
تبقى الخدمات العامة - وهذه
حالها من سيئة إلى أسوأ - وكفى
مع عشرات الآلاف من الناس من
الريف ، يقيمون في ضواحي محيط
بائس ، في كل طرف محيطه
مساوية - لا ماء ، لا كهرباء ، لا
منازل صحية ولا أي خدمة أخرى.

من هذا الإحصاء التاريخي قس
أولاً: إجمالي بيتين الآن :
١٠٠ قبل ألفي سنة كان عدد
كان الأرض ٢٥٠ مليون نسمة وفي
١٠ ألف سنة زادوا ١٠٠ مليون وبعد
سبعة سقزادوا ١٠٠٠ مليون أخرى،
أنه في كل ١٠٠ سنة لم يزد
السكان سوى مئتي مليون
سنة .
ثانياً : قبل خمسةة سنة كان
عداد ٤٥٠ مليون نسمة وعام ١٨٠٠

الرمز
ظهور
٢٥٠

طية
من
تعداد
عليها
هنا
الحق

تضاف إلى ذلك كله المشكلة
الإنسية والأكثر تعقيداً : انقاص
الفرص للعمل ، فمن أين يمكن
تغطية هذا النقص ؟

يقول بانثيرمان : « مسنون ، والأمين
التفصيلي لجمعية المستخدمين في
غالباً ، أن التوسع الاقتصادي ليس

٣٠٠ مليوناً، أي أنه في خلال
٥٠٠ سنة زاد عدد سكان الأرض
٥٠٠ مليون نسمة.

ثالثاً: ومن ١٨٠٠ إلى مطلع القرن
تسعين زاد التعداد ٦٥٠ مليون
نسمة، أي أنه في خلال مئة عسا
فقط زاد السكان بمئة مليون عسا
فقط (زادوا في ٣٠٠ سنة).

رابعاً: وفي ٧٣ سنة فقط من
القرن العشرين زاد العدد مليارين
٣٠٠ مليون نسمة في مقابل ٦٥٠
مليوناً في المئة سبقتني تقصّل أول

قيل
الصين
سنة
مع
يشق
والج
والج
ظهور
يؤمل
يقار
تأوير

كافيا في حد ذاته ، ذلك ان مصل
برنامج يقدم قرض مصل
جديدة يبقى ، مهما يكن طوعها
وتلجعا ، ان دون تأخير في تسمية
البطالة اذا استمر عدد العمال
يسرع في الزيادة يندسبة لتسوق
امكانات العمل المتوفرة ،
هذا القول يطبق على واقع الحال
الآن ، وربما في حدود ابعد في
المستقبل ، ففي ١٩٨٥ سيزيد عدد
الافراد الذين في سن العمل
مليوناً عما كانوا في ١٩٧٠ ، في

من هذه المقارنة يتضح أن اللومباني يسير في سرعة مفيدة إذا بدأ قرن وعقدًا واحدًا فقط ، وإذا استمر هذا النمو ، وهو في التأكيد مستقر ، سيصل عدد سكان الأرض في نهاية القرن إلى ٢٥٠ مليارات ، أربعة أضعاف ما كانوا في مطلع القرن العشرين .

كان
٣٥٠
عيسى
كانت
من

أفريقيا تستعمل زياتتها نحو ٤٤ في المئة وفي اسيا الى ٢٤ في المئة وفي اميركا اللاتينية الى ٤ في المئة والمكة وفي اوربا الغربية الى ٩ في المئة .

هذه الزيادة تثير مخاوف كثيرة ، خصوصا اننا اخفنا في الاعتبار ما يفتقر منظمة الطاقة الدولية عن معلومات بعدة منها الى أحد بلدان اميركا اللاتينية عام ١٩٧٠ تضمنت تخديرا من انه ان استمر نمو اليزيد (المادة على ما هو الآن الى جانب

« لكن في تقدير بعض الخبراء
إننا لم نطهر اكتشاف على ما
توجد الخبثات نفسها أمام معضلة
10 مليار قم في عقود آتية
بعد ٢٠٠٠
وجدير بالمقظة هنا أن قسم
صُورون السكانية في منظمة الأمم
تحتمة قدر تعداد السكان بـ ٦٥
أبائيات نصف في نهاية القرن
تعدنا على نظرية التفرص
سبة الزادات متتابع مع الوقت»

البينة
 عهد
 كانوا
 القرى
 ق
 الصل
 الإجم
 الكر
 أقدم
 اجتمع
 لاجتماع
 في

ما هي نسبة فرص العمل متلاية
فسيقفز عدد العاملين عن العمل من
ملايين ونصف مليون إلى أربعة
ملايين في خلال 10 سنة ؟ كما أن
نسبة العمال الذين في الحد صغير
يجدون أنفسهم بدون عمل
في هناك الآن 100 ألف فرصة
إضافية كل سنة ، لكنها لا تكفي ،
إذا أن أتيد العالمة تزيد 400 ألف كل
سنة ؟
هذا الوضع يطبق على بلدان

في تقرير منظمة العمل الدولية
ملحظة مهمة وهي أن الزيادة في
عدد السكان أسرع في البلدان
النامية خصوصاً في أفريقيا والجنوب

ان
کان
سکا

عده في آسيا وإفريقيا. هذا
الملاحظة أن توفير قروض العمل في
معظم البلدان التابعة أسرع منه في
البلدان المتقدمة ، لكن التسيب
السكاني المتزايد في الدولتين
نتيجة هذا التوفير ، يضاف إلى ذلك
أن ظروف العمل المتدهورة في المناطق
الريفية وتكثرت أفراد العائلة
بقاء دخلها على ما هو يزيد في
تعميد المشكلة .

من الزيادة ، وهي أسرع في البلدان
اللاتن نموا منها في البلدان
صناعية ، وفي تغيير بعض
القطاعات انه من الآن إلى سنة ٢٠٠٠
سيقل عدد سكان المدن في العالم
من ٣٦٥٠ مليون إلى ٣٦٥٠
مليون ، وفي المناطق الريفية
سواء المدن منها أم الريفات من
٣٦٥٠ مليون إلى ٥١٠٠ مليون ، وفي
المناطق المتخلفة من ١١٠٠ مليون إلى
٣٦٥٠ مليون نسمة فقط .

والر
أن
التو
الجم
التي
القم
أخذ
يعد
معا
أن
معا

الى ذلك ، هناك المداخل القومية
التي تعتمد نسب الإحفاق وغاياتها

والذي يبدو أكثر ملائمة « أن
تكونا من التكتلات السكانية تتصافق
مع كل عنصر سكاني ولا يفتر من هذه
الأيام الخمسة والستة ثلاثة !

حسن سليم وزير الاقتصاد والتمويل
 الفرنسي سيذهب إلى القاهرة ليحضر
 اجتماعاً اقترعاً في شأنها .

توقع استمرار صعود الذهب

ويتوقع الخبراء الماليون ان يصل
 سعر أونصة الذهب إلى لندن ، في ٢٠٠
 نهاية هذه السنة ، إلى ٤٤٠
 دولار خصوصاً اذا استمرت الدول
 المنتجة للنفط في شراء الذهب .
 ومعا نائب رئيس المصرف الألماني
 المركزي الذي اقترح ان يبيع إلى
 اعطاء الفيدرالية نشاطاً في عمليات
 تصدير المصاحبات الدولية .

تحسن دأو جونز

على صعيد البورصة اعطى

قبل



سبعة سفن زاروا مكة مليوناً وأخريه
أنها في خلال 100 سنة لم يزد
عدد السكان سوى مئتي مليونين
سنة .

ثانياً : قبل خمسةة سنة كان
عداد ٤٥٠ مليون سنة وعام 1٨٠٠
في ملياراً ، أي أنه في خلال ٢٠٠
سنة زاد عدد سكان الأرض ٥0٠
مليون نسمة .

ثالثاً : ومن 1٨٠٠ إلى مطلع القرن
تشرين زاد التعداد ٢٥٠ مليون
سنة ، أي أنه في خلال مدة سنة
زاد السكان مكة مليون عسراً
مليون زادوا في ٢٠٠ سنة .

رابعاً : ومن ٧٢ سنة فقط من
القرنين العشرين زاد العدد طيارين
٢0٠ مليون نسمة في مقابل 10٠
مليوناً في مكة مسافتيه تفصل أول
قرن الماضي عن مطلع القرن
الحالي .

من هذه المقارلة يتضح أن النمو
سكاني يسير في سرعة متخلفة
لما بعد قرن عقداً آخر قد . وأما
تسعر هذا النمو ، وهو في التأكيد
المتزايد ، فيستلزم عدد سكان الأرض
في نهاية القرن إلى ٢٥0 مليارات
في أربعة أضعاف ما كانوا في مطلع
قرن العشرين .

والآن لا أحد يعرف كيف يستطيع
الإنسان أن تطعم من الناس وإلى أي
مدى . لكن ، في تقدير بعض الخبراء
بأننا إذا لم يظهر اكتشاف علمي هام
قد تجد البشر أنفسهم أيضاً مشكلة
في إطعام ٢50 مليار من في عقود أجيال
قادمة .

ووجب بالحققة هنا أن قسم
شؤون السكانية في منظمة الأمم
المتحدة قد تصاد السكان الآن ٢٥0
ملياراً ، في نهاية القرن
مستبعداً على نظرية التفرع من الأوقات
في السنوات المتتالية مع الأوقات
في بطء نموها في شكل متناقص . لكن
إذا ما استمرت النسبة الحالية لتتولد
السكان ، كل التقديرات تؤكد أنها
مستحقة . عدلت إلى ٧٤٨ مليارات
سنة في نهاية القرن .

سرعة تكاثر السكان

في تقرير منظمة العمل الدولية
ملاحظة مهمة ، وهي أن الزيادة في
عدد السكان أصغر في المدن منها
في المناطق ، خصوصاً بسبب التزوج
في الريف ، وهي أسرع في البلدان
النامية منها في البلدان
الصناعية . وفي تقديري بعض
الخبراء أنه من الآن إلى سنة ٢٠٠٠
سيقل عدد سكان المدن في العالم
مليوناً من ٢50 مليوناً إلى ٢٢0٠
مليوناً ، وفي المناطق الأقل نمواً
سيقل عدد سكانها من ١٠٠ مليون من
٢٠٠ مليون إلى ٥٠٠ مليون ، وفي
البلدان النامية من ٥٠٠ مليون إلى
١٠٠٠ مليون نسمة فقط .

والذي يلفت النظر مسألة أن
تكثر في السنوات السكانية تتضاعف
من معدل نمو سكانه ، ولا يفر من هذه
الزيادة الضخمة وكيفية التوزيع

في شكل يجعل كل إنسان في
الأرض يأمن في حياة طيبة .

ثالثاً : ارتفاع نسبة الوفيات في
مطلع بلدان العالم ، رغم العلم أن
التاريخ يشهد بأنه ارتفاع مستوى
الحياة كلما انخفضت نسبة الوفيات
تجانباً مع ما يتعداه أجل لتفهمهم
وكولهم . ومن هنا كان التشجيع
الرسمي على تحديد القمل في
بعض البلدان بأنه التقليل من
الإنجاب ، لكن علم من الآن أن
نمائية القرن . لكن على رغم هذا
التشجيع ، يبقى لتفسيرين الأول
والثاني تأثير عميق في تطويل هذا
الإنجاب .

من هنا أن الحد السكاني سيتم
بالتصديق في سرعة التزايد على
الأقل .

نتائج مقعدة

حيال هذه المعطيات الأساسية ما
في نتائج الخاسر ؟

كثيراً ومقعدة ، ملكة في تحليل
وسمعة منظمة الأخوية والزراعة
التابعة للأمم المتحدة ، لاحظ أن
الإنسان اليوم ما تزال متأخرة في
سباقها بين إنتاج الغذاء ونموها
السكاني . لكن كل من يزد التناج
المواد الغذائية وأحد في مكة عام
1٩٧٢ في المناطق النامية ، زاد عدد
في مكة في نسبة تحتاج إلى زيادة
في مكة من المواد الغذائية لتأمين
حاجاتهم الضرورية . وهذه النتيجة
إن تتفاوت بالاختلاف الناس السحيين
يعانون سوء التغذية الآن قبل سنة
1٩٥0 ، علماً أن نسبة هؤلاء في
البلدان الثالث التي من ٢٠ إلى ٣٠
أضعاف نسبة تلك في هناك ٣٠٠
الفي طفل يموتون في العالم كل يوم
يبدلاً لا يتجاوز عدد الوفيات
الف في أن هناك يومياً ٢٠٠ ألف

زيادات

● بين 1٩٥٠ و 1٩٧٠ زاد
التناج الغذاء الغذائية في العالم
الثالث بنسبة ٧٢ في المئة في
مقابل نمو سكاني بنسبة ٥٢ في
المائة . وزادت السلع المصنعة في
البلدان ثلثها بنسبة ٢٨0 في المئة
أي خمسة أضعاف زيادة عدد
السكان .

● في 1٩٥٠ كان عدد الفتي
محتملون الغذاء الغذائية ومن
هم قبل خمس إلى 10 في العالم
كله ٨٠٠ مليون وفي 1٩٧٠ وصل
عددهم إلى 1٥٤٤ مليون .

● بين 1٩٦٤ و 1٩٧٢ حافظ
التناج الغذاء الغذائية على
مستواه بالنسبة إلى النمو
السكاني ، ومن بعد بدأ يتعثر
ترباها .

● في مكة من نماء
العالم أجيال ويجهل القرارة .

طبعاً ، في تلك القرون القليلة من التاريخ ، لم يكن في الامكان تعداد سكان الأرض التي كان عليها ، تقريبا ، كان مجموعها هذا ومن هناك ، إلى حين ظهور الحضارات المختلفة في اهرامات مصر قبل نحو خمسة آلاف سنة وسور الصين بينما بأقل من ثلاثة آلاف سنة الخ ***

مع ظهور الحضارات بدأ التطور بشق طريقه إلى السياسة والاقتصاد والحروب والغزوات الفنتينية والاندلسيات فكانت ودية بونا وكان ظهور المسيحية قبل نحو ألفي سنة يومها ، كان عدد سكان الأرض يقارب الـ 70٠ مليون نسمة وكانت تبادر الطبيعة كثيرة كثيرة ، لكن اساليب استغلال هذه الموارد واستثمارها ، في الزراعة خصوصا كانت ما تزال بدائية .

الزراعة والصيادون والزراع

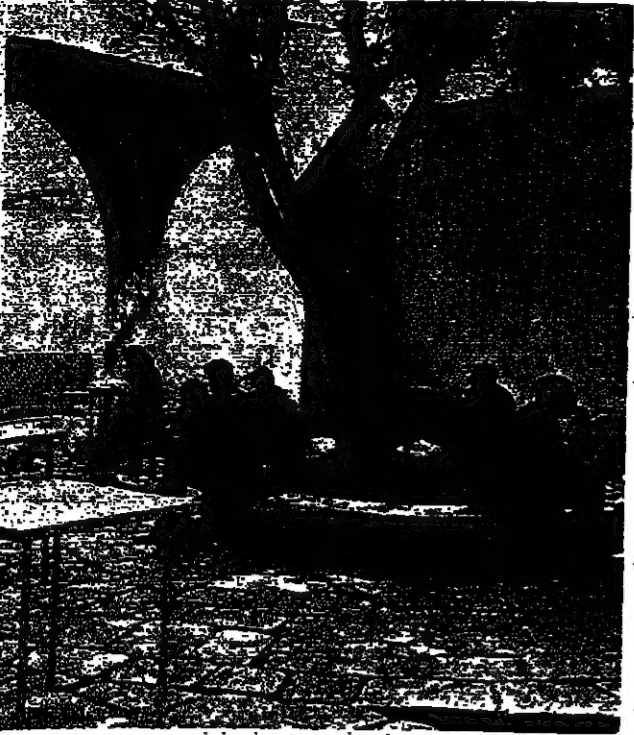
بعد آلاف سنة من ظهور المسيحية كان عدد سكان الأرض وصل إلى 70٠ مليون نسمة ، لكن طرق عيش الانسان لم تتغير كثيرا عما كانت ، اللسان لم يكتف بها من الرعاة والصيادين والمزارعين المائيين . أوروبا كانت في اول عمدها مع الكنديجات والفياكخ كانوا يحاولون يعبرون في اتجاه الغرب حيث بلغوا امريكا الشمالية ، فحسبلة سنة مئو، ارتفع عدد السكان إلى 80٠ ملايين نسمة وبدأ الانسان بمحاولته اكتشاف سلطح الكرة ، فاسكو دو غاما له حول أفريقيا ، كريستوفر كولومبس اكتشف العالم الجديد وكولمبس اكتشف أن الأرض ليست مركز الكون لكن على رقع هذا التقدم الزلزلي بتأسيسه إلى قلة من افراد مؤويين كان التطلع ما يزال مساكنا كدولة أن الكائنون السوء ليقرب على ثلاث سكان أوروبا في سنة واحدة .

العصر الجديد ***

القرون الوسطى كانت دقيقة على الانسان على رغم ما كان من تقدم في عصر النهضة ، الحضارة في ذلك مكان تقريبا ، كذلك الاستقلال والحق والديمقراطية والعراية ، إلى أن أطل القرن التاسع عشر ومعه الثورة الصناعية التي انصابت إلهامات وأقيمت التي تناسبت القنابات ، إلى عصر جديد ، عصر التقنيات والاكتشافات العلمية التي أفادت تفكيرنا على الجرائير واحدا بعد آخر ، ولعلنا إلى ذلك ، كان في بداية عصر الحروب ، ذلك ، ذلك أن عدد سكان الأرض وصل إلى ثمانين مليار عام 19٨٠ مما جعل

www.
www.
www.

عدنان، رئيس مينا بيروت



«ميناء» العمال



البناني يفضّل الوطني ...



من الميناء: عبد الباسط بكاري، فاروق شهاب الدين، مالك، مكاري وصالح جميل



الرئيس عدنان الطيبي

مانو مي زرقا وبس البحر استرليني ودولار

سوريين وفلسطينيين - لاثو اللبنانيين يفتشلون
الوطني حتى لو كانت بمئات ٢٠٠ ليرة - مع
اتو الشغل على البور مريح وفيه لحسة - من
هون عليه سردين ومن هونيك عليه لحسة
بيعيش الماعل بسوط -
ولا ينسى ان يضيف : « حتى ارباب العمل
اللبنانيين يفتشلوا يعمروا بنايات على اكو
يستثروا البحر - مع اتو البحر كلو دولارات
ونسترايني - بشك بخ يشتغل » -
وقال الرئيس عدنان عن اوضاع العمال
انها تحسنت بفضل التامينات الاجنبية
والصحية والتعويضات - لكن وسائل الوطنية
مفقودة تقريبا في المرفأ ، فلا مستوصف ولا
مركز اطفاء -
في قلب المرفأ كانت بواخر الشحن الضخمة
راسية مع اطقها - بحارها ينتقلون ببراك
مغيرة الى الشاطئ - للتقوية عن النفس - ول
بالخرة كان بحارة مصريون يرتاحون مع ترجمة
وكوب شاي - وعلى السنسول وقب ميلوي
السبك ينتظرون الصيد الوفير - وفوق رؤوس
الجميع كانت تحلق بسلا مملير اللورنس
البيضاء -

في شارع

سالتة عن الشالون ولماذا تراه يكون - فكان
الجواب رحلة في البحر - قائد المركب
محي الدين كليل ، يعمل في المرفأ منذ ٣٠
سنة - والرئيس عدنان الطيبي ، ويعمل منذ
١٥ سنة -
داخل البحر كانت ورشة عمل ضخمة تعمل
بقعة ، وفيها يتم نقل البضائع عن البواخر الى
مسطحات حديدية تدعى شالونات - وهذه
تجرها قاطرات الى اليابسة لتكس عليها
البضائع -
انواع البضائع تختلف ، من سيارات
اميركية واوروبية الى دواليب كلوشوك عالي
تش افرنجي - وفي القليل يتم شحن التلك
المعيق الى الخارج -
الرئيس عدنان : « شوقوا التلك المعيق -
بيشتروا الاجانب باللائش ويبرجعولنا ياه
سيارات ومكينات » -
العمال كانوا كخليفة نحل ضخمة عددهم
يقدره الرئيس عدنان بآلف عليل يومي يراوح
اجر الواحد منهم بين ١١ و ١٤ ليرة حسب نوع
العمل - ويتضاعف اجر الماعل في الليل -
و « هيك » يقول الرئيس عدنان « يقدر
الماعل يطلع اكثر من ٥٠ ليرة بالشهر - ومع
الاسف كل العمال مش لبنانيين اكثر منهم

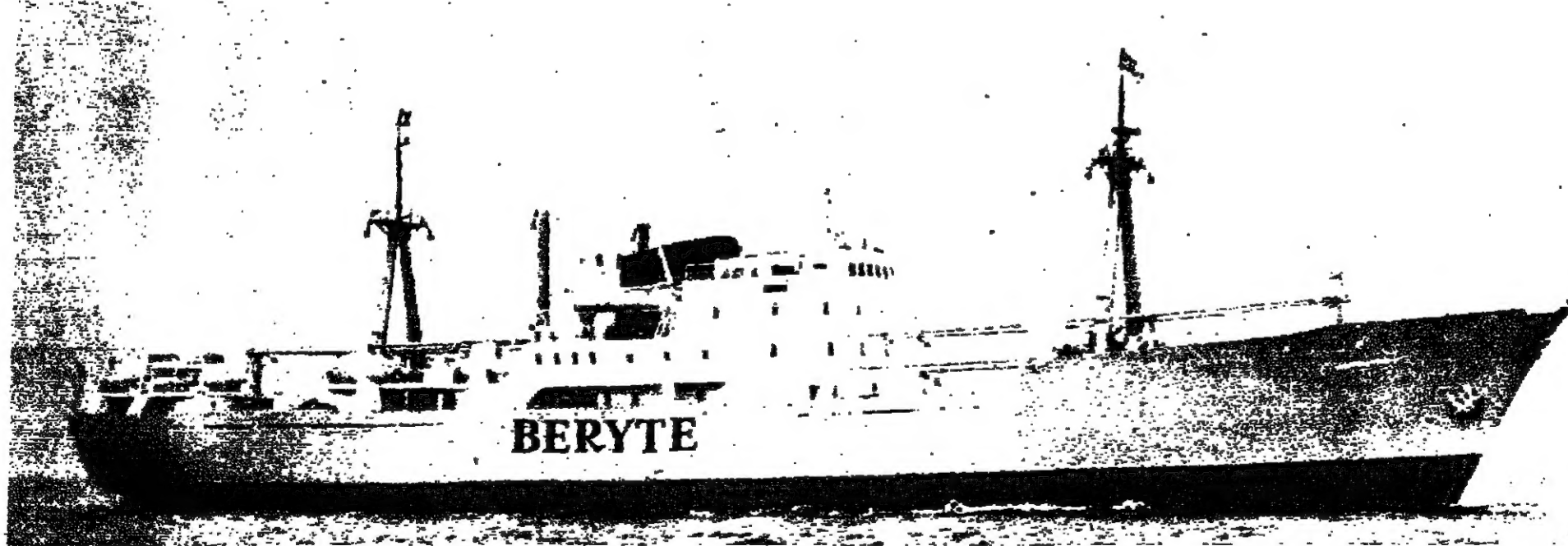
الرئيسية للمرفأ وضمت المكاوين عبد الباسط
ومالك مكاري ، وفاروق شهاب الدين وصالح
جميل - وهم يشكلون ، مع غيرهم من ابناء
عائلات بيروتية اخرى ، مجلس ادارة شركة
التفريغ اللبنانية -
قالوا انهم ورثوا العمل في المرفأ عن
اجدادهم وورثوا عنهم ايضا قصة المرفأ - وهذه
تبدأ عام ١٩٠٠ حيث كان المرفأ رصيفين فقط
يستقلان المراكب الشراعية بمعدل مركب كل
شهر او شهرين -
وبعد الحرب العالمية الاولى بدأت البواخر
الصغيرة تتوافد على بيروت بحمولة لا تتعدى
الـ ٣٠٠ طن وتفرغ البضائع في موانين
خفية -
وفي الثلاثينات تطورت التجارة وصار
المستورد اللبناني يتعامل مع آلاف الاطنان الامر
الذي ادى الى توسيع العمل في المرفأ -
وعام ١٩٤٦ وجد اصحاب الموانين ،
وعندهم ٢٠ ملكا لتحو ثلاثين ماعوتا ، ان
الاتحاد افضل من العمل الفردي فتضامنوا في
شركة واحدة لمنع المضاربة أصبحت تعرف
بالشركة اللبنانية للتفريغ - وهي استغنت عن
موانين الخشب واحتلت مكانها ١٢٠ شالونا
تراوح سعتها بين ١٠٠ طن و ٤٠٠ طن -

بطن سائح تعب او مسافر مرهق فقد يضطر
الى ان يتنشى حتى ساحة البرج - فالطعم
اثير وهو اقرب الى ملقى القضايات او
« مكتب الرئيس » على حد وصف الماعل
الوحيد في المطعم ، منه الى المطعم -
السائح يستطيع التعويض بشرائه ساعات
من المحل الجاور للطعم الذي يملكه شخص
يوناني الاصل افتتحه قبل سبع سنوات - وقد
تطور العمل لديه وزاد الاقبال كذلك ، خلال تلك
الفترة ، لكن ليس بقدر احلامه واحلام جاره
الجديد بائع الذهب الذي لم يرض على افتتاح
محله سوى اسبوعين -
« قش نقون الرئيس »
وثبة جار آخر هو الحلاق الرجالي الوحيد
على المرفأ وعمله اليومي « قش نقون الرئيس »
الذين يشكلون اكثرية زبائنه -
هذه المحلات الاربعة هي السوق السيلحية
البيتية في المرفأ - ومع ان العمل التجاري
الضخم ، من شحن وتفريغ ، تطور خلال
الستين المشر الاخيرة فان المظاهر السيلحية
في المرفأ لم تراق هذا التطور -
والحديث عن تطور المرفأ وسير العمل فيه
طرح مع فتاحين القهوة على طاولة في الباحة

« البحر مانو مي زرقا وبس » البحر
استرليني ودولار -
حكاية ردها عن خبرة « الرئيس » عدنان
الطيبي علم البحارة في مرفأ بيروت -
هذه الحكاية لا يفهمها الزائر الماعل للمرفأ ،
اذ تلتفت - قبل كل شيء ، القصة الحاصلة
بين عائلتين بيروتيتين كبيرتين - فالكمل يخلصه
على مقر كل من البلطجية والمكاوية - وكثيرون
يتبرعون بالشرح : البلطجية لشحن البضائع
والمكاوية للتفريغ -
ظهر الاثنان الماضي كان رصيف المرفأ هادئا
على غير عادته الا من باخرة تجارية راسية
باجان تنتظر من يصعد منها لتنتقل من رصيف
الى آخر في هذا الكون الواسع - ماعل ينتقلون
ببطء يرتاح بعضهم في ظل البخرة المعلقة -
عملهم حقلوه جيدا - نقل البضائع من البخرة
واليها ، ومشاهدة يومية لمنازل بيضاء ملوحة
وتعدد عبارات « الحمد لله على السلامة » او
« بطل ما ودعوتو ثلاثو » -
فيلم تمودوا « حضوره » كل يوم -
قرب الرصيف ينام مطعم هو على غير
بسماء - فلا طعام يقدم فيه ولا حلوى تنقي
الدم - فيه فقط ركوى قهوة وزجاجات كازوز
تنقل على الصواني - واذا زقزت عصافير

الخطوط الشرقية المشتركة شركة مساهمة لبنانية رأس مالها ... ٣٥٠ مليون ليرة

ASSOCIATED LEVANT LINES S.A.L. (T.Gargour & fils)



تملك الشركة ثلاث بواخر هي : بعليك - البقاع - البوار
ويسرها أن تعلم زبائنها المستوردين والمصدرين بأنها ضمت الى اسطولها ثلاث بواخر اضافية هي :
بريت - بعبد - بيت مركي من أجل تعزيز خطها المنتظم بين
هامبورغ - برمين - روتردام - انفرن - المملكة المتحدة - بيروت - اللاذقية - فماغوسا

لمختلف المعلومات الاتصال ب : الخطوط الشرقية المشتركة بيروت التلغراف ٢٢٩٣٩٨ - ٢٢٠٢٧٥

اسرع الخطوط المنتظمة الى شمال أوروبا - المملكة المتحدة - الموانئ الشرقية